ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№10 (63) ВІД 31.10.18

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

БОРОТЬБА ЗА ЧИСТЕ ПОВІТРЯ

Яка ситуація склалася із шкідливими викидами в атмосферу, і яку роль у забрудненні повітря відіграють автомобілі?

ВТРИЧІ ЧИСТІШЕ

Країни ЄС попередньо домовилися про скорочення автомобільних викидів на 35% до 2030 року.

ЄВРОПА НА ЗАРЯДЦІ

Європа готується вкласти мільярди в будівництво відразу декількох Gigafactory.

ЧАС СТАРТАПІВ МИНУВ

Гранди автоіндустрії та IT об'єднуються для розробки робомобілів.

РОЗПОВСЮДЖУЄТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО

ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№10 (63) від 31.10.18

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної галузі України

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Волощук Л.В.

info@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.
В розділі «Реєстрації електромобілів» використані дані МВС.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: The Independent

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Пропонуємо відійти трохи від проблем локальних, на кшталт польсько-литовської навали євроблях. Та звернути увагу на проблеми глобальні. А саме – забруднення навколишнього середовища та кліматичні зміни.

Тема глобального потепління останнім часом спливає все частіше, і загальна картина ситуації вимальовується все менш райдужною. І поки одні країни закривають очі на результати впливу людської діяльності на навколишнє середовище, інші ініціюють запровадження все більш жорстких вимог щодо шкідливих викидів в атмосферу.

То чи так страшна ситуація, як її малюють, в якій ролі тут виступають автомобілі, і що робиться для того, щоб попередити глобальне потепління – спробуємо розібратися у цьому випуску.

118%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

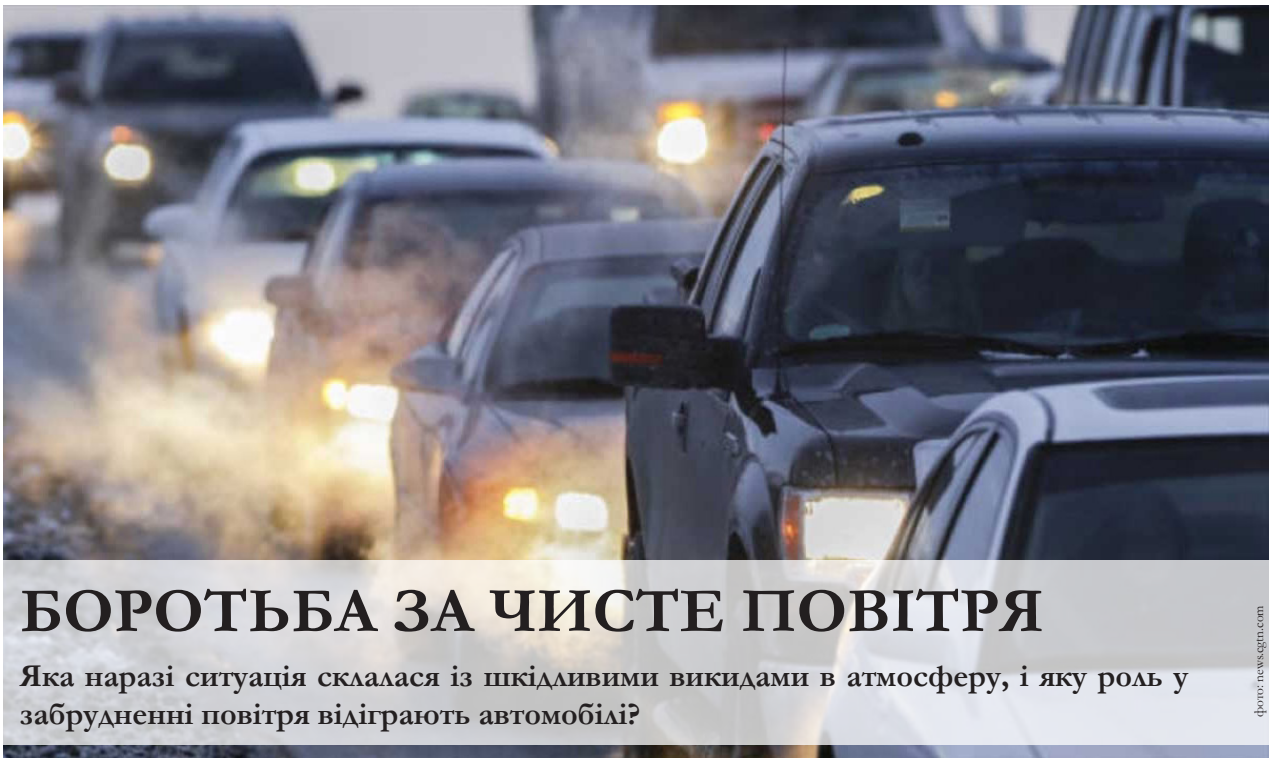
105,5%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ

111,4%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-червень 2018 до січня-червня 2017 року, Держстат



БОРОТЬБА ЗА ЧИСТЕ ПОВІТРЯ

Яка наразі ситуація склалася із шкідливими викидами в атмосферу, і яку роль у забрудненні повітря відіграють автомобілі?

фото: news.gpm.com

Тема глобальних кліматичних змін, викликаних діяльністю людини, є однією з найбільш обговорюваних в світі. Тим більше, що необдумана екологічна політика призводить до загрозливих наслідків. Зокрема, у Всесвітній організації охорони здоров'я (ВООЗ) повідомляють, що 12,6 млн. людей помирають щороку через причини, пов'язані із забрудненням навколишнього середовища. Похмурими прогнозами лякає і Міжурядова група експертів зі зміни клімату. Вчені стверджують, що людству залишилося 12 років, аби врятувати планету від катастрофи. То яка наразі ситуація склалася у боротьбі за екологію, і яку роль у забрудненні повітря відіграють автомобілі?

Нормативно-регуляторний бекграунд

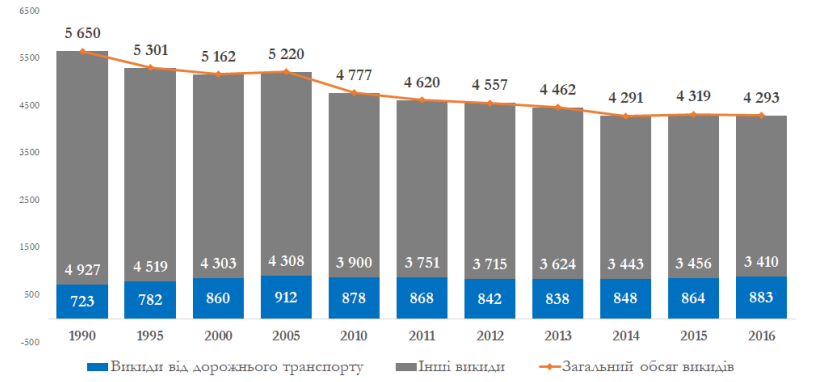
Наріжним каменем в історії захисту довкілля став Кіотський протокол, який було прийнято в стародавній столиці Японії, Кіото, у грудні 1997 року. Але в силу протокол вступив лише у лютому 2005 року після ратифікації його в парламентах усіх країн-учасниць.

Метою протоколу було оголошено скорочення до 2012 року обсягів викиду парникових газів (ПГ) в атмосферу у середньому **на 5%** порівняно з рівнем 1990 року. Кіотський протокол став першим документом, у якому були прописані квоти на викид ПГ для кожної держави.

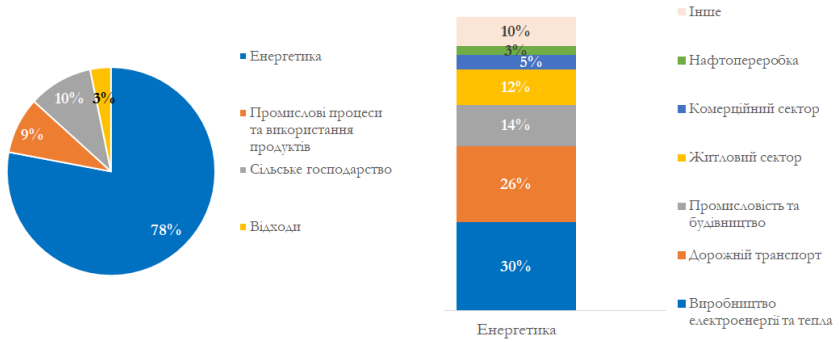
Однак ці зобов'язання стосувалися не всіх країн світу, які ратифікували Кіотський протокол, а лише **37 з них** – з найбільш розвиненою економікою. Разом з тим, до Кіотського протоколу не приєдналися, зокрема, США і Китай, дві найбільші на сьогодні економіки світу, які за загальним обсягом шкідливих викидів в атмосферу значно випереджають інші країни.

Втім, навіть попри це, за попередніми підсумками реалізації першого періоду Кіотського протоколу емісії ПГ вдалося скоротити протоколу в цілому **на 20%** у порівнянні з 1990 роком.

ВИКИДИ ПГ В ЄС
Викиди в атмосферу(Mt CO2 eq)



ВИКИДИ ПГ В ЄС
Викиди у розрізі секторів (2016 р., %)



Другий період протоколу (Кіото-2) почався з 1 січня 2013 року і триватиме аж до 2020 року. Загальною метою в рамках другого періоду є скорочення обсягів викиду ПГ **на 25-40%**.

А у грудні 2015 року на конференції з клімату в Парижі було підготовлено нову угоду про скорочення викидів в атмосферу, яка вступить у силу на заміну Кіотському протоколу з 2020 року. І це перша домовленість щодо клімату настільки великих масштабів – її підписали аж **195 держав**.

Ключовою метою Паризької кліматичної угоди було оголошено докладання зусиль щодо недопущення зростання температури поверхні Землі більш ніж **на 2° С** в порівнянні з рівнем доіндустріальної епохи. Угода набула чинності у листопаді 2016 року, після того як її ратифікували **72 країни** з числа підписантів – в сумі на їх частку припадає **понад 56%** світових викидів ПГ.

Втім, навіть попри таку велику кількість учасників, не обійшлося без скептиків. Так, президент США Дональд Трамп неодноразово висловлював свою недовіру щодо глобального потепління, а у червні 2017 року він заявив про вихід США з Паризької угоди. І це при тому, що США залишається другою після Китаю державою за обсягами викидів ПГ.

Двигун екологічних змін

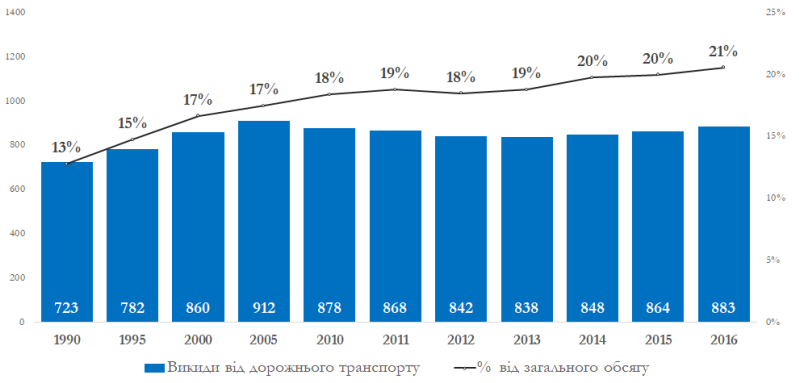
Одним із основних ініціаторів ідеї боротьби із забрудненням навколишнього середовища є Європейський Союз, який за обсягом викидів ПГ займає третє місце після Китаю та США (**близько 10%** світових викидів ПГ).

Проактивна позиція Європи та рішуча екологічна політика приносить помітні результати.

За даними European Environment Agency (EEA), у 2016 році ЄС вдалося скоротити обсяг викидів **на 24%** порівняно з 1990 роком.

І хоча останні роки не можуть похвалитися такими темпами скорочення викидів шкідливих газів в атмосферу (**лише 0,6%** порівняно з 2015 роком), ЄС продовжує ставити перед собою амбітні цілі.

ВИКИДИ ПГ В ЄС
Викиди від транспорту(Mt CO2 eq)



Так, у рамках Паризької угоди ЄС зобов'язався скоротити до 2030 року викиди ПГ **на 40%** у порівнянні з 1990 роком.

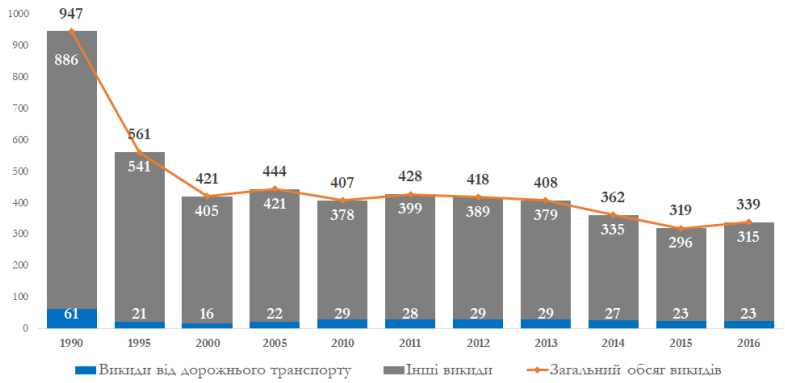
Успіху у зниженні рівня шкідливих викидів було досягнуто майже в усіх галузях. Та на жаль, транспортні засоби знаходяться серед винятків. Дорожній транспорт залишається одним із найбільших джерел викидів в атмосферу в Європі, формуючи **близько 21%** загального обсягу викидів ПГ (за підсумками 2016 року). Зокрема, на автомобілі припадає **12%**. При цьому частка викидів від дорожнього транспорту у загальному обсязі викидів ПГ в атмосферу майже безперервно зростає з 1990 року.

Дорожній транспорт сформував в ЄС у 2016 році **25%** викидів CO^2 в атмосферу, і за цим параметром це друга за величиною категорія після виробництва електро- і теплоенергії.

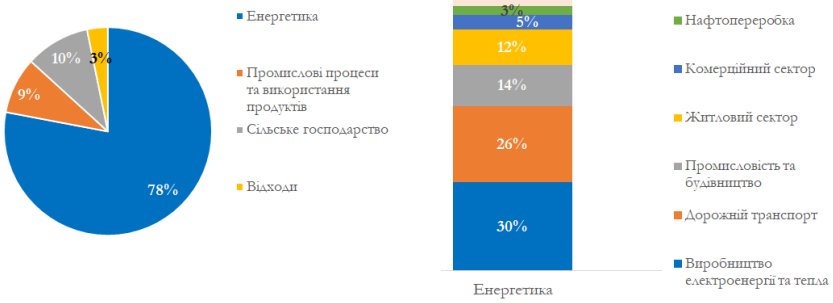
Загалом, у розрізі викидів від дорожнього транспорту викиди CO^2 складають майже **99%.**

При цьому приріст кількості викидів CO2 в атмосферу від дорожнього транспорту виявився найбільшим серед усіх категорій: **+163 Mt CO^2** порівняно з 1990 роком (**+23%**) та **+19 Mt CO^2** порівняно з 2015 роком (**+2%**).

ВИКИДИ ПГ В УКРАЇНІ
Викиди в атмосферу(Mt CO2 eq)



ВИКИДИ ПГ В ЄС
Викиди у розрізі секторів (2016 р., %)



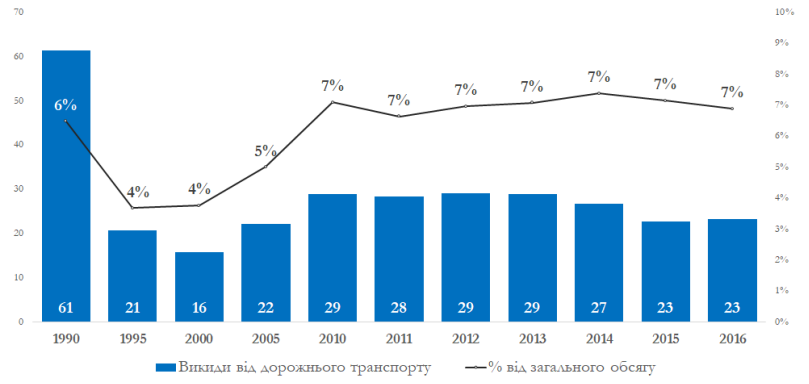
А як у нас?

Україна ратифікувала Кіотський протокол у 2004 році із зобов'язанням не перевищити до 2012 року обсягу викидів, що мала в 1990 р. Виконати поставлену ціль було неважко, адже реальні викиди станом на 2004 становили лише **45%** від обсягу 1990 р.

На другий період дії протоколу Україна має до 2020 року скоротити викиди ПГ **на 24%** у порівнянні з 1990 роком. Що ж, і з цим завданням ми поки що перевиконуємо план – станом на 2016 рік рівень викидів знизився **на 64%** порівняно з 1990 роком.

Навіть більше – за таких умов, поставлена згідно з Паризькою кліматичною угодою мета знизити викиди ПГ до

ВИКИДИ ПГ В УКРАЇНІ
Викиди від транспорту(Mt CO2 eq)



2030 року **на 40%** порівняно з 1990 роком також не повинна представляти складність.

І хоча із досягненням поставлених цілей проблем не виникало, виконання Україною зобов'язань Кіотського протоколу все ж супроводжувалося кількома великими скандалами. Зокрема, влітку 2016 року стало відомо, що Україна протягом року не вела реєстр викидів ПГ, забувши заплатити за нього. В результаті у 2016 році в Бонні експертами ООН було зафіксовано, що Україна фактично не виконує умови Кіотського протоколу.

Таке рішення могло б мати серйозні наслідки, однак Мінприроди доклало максимум зусиль, щоб вивести країну з non-compliance за Кіотським протоколом. Відтак, країна виконала свої зобов'язання щодо першого періоду протоколу і продовжила свою екологічну політику.

Станом на 2016 рік, за даними Міністерства екології та природних ресурсів, загальні викиди ПГ в Україні скоротилися **на 64,3%** порівняно з 1990 роком, однак виросли **на 6,1%** порівняно з 2015 роком.

За словами Міністра екології та природних ресурсів України Остапа Семерака, невелике зростання викидів ПГ пов'язано, у першу чергу, з відновленням росту національної економіки. З одного боку – це хороші новини для українців, а з іншого – підтвердження актуальності впровадження Стратегії низьковуглецевого розвитку, яка передбачає більш широке впровадження енергоефективних технологій та переоснащення виробництв.

У свою чергу, викиди ПГ в Україні від дорожнього транспорту у 2016 році скоротилися **на 62,1%** порівняно з 1990 роком, однак виросли **на 2,1%** порівняно з 2015 роком.

При цьому, починаючи з 2010 року, частка дорожнього транспорту у структурі загального обсягу викидів коливалася у межах **7%.**

Для порівняння – у ЄС дорожній транспорт станом на 2016 р. утворює **21%** загального обсягу викидів ПГ.

За обсягами викидів ПГ в атмосферу від дорожнього транспорту Україна займає 11 місце серед країн Європи.

Замість післямови

Попри усі зусилля, ситуація із забрудненням навколишнього середовища поліпшується занадто повільно. Експерти з ЕЕА стверджують, що через забруднення повітря в 2015 році в Європі передчасно померли близько півмільйона людей. І основним джерелом шкідливих викидів вони називають саме автомобілі.

Тож не дивно, що ЄС запроваджує все більш суворі норми для автовиробників. Зокрема, у жовтні цього року Європарламент проголосував за скорочення викидів вуглекислого газу на 40% до 2030 року. Продажі нових електромобілів і автомобілів з низьким рівнем викидів до цього терміну повинні бути збільшені до 35%.

Відтак, зважаючи на активне просування ідеї електромобільної Європи, у наступні роки ситуація може змінитися в кращу сторону. Адже на сьогодні електромобіль – поки єдиний успішний проект, який спрямований у сторону збереження екології з боку транспорту та який вже реалізується.

За даними ЕЕА, Міністерства екології та природних ресурсів України.

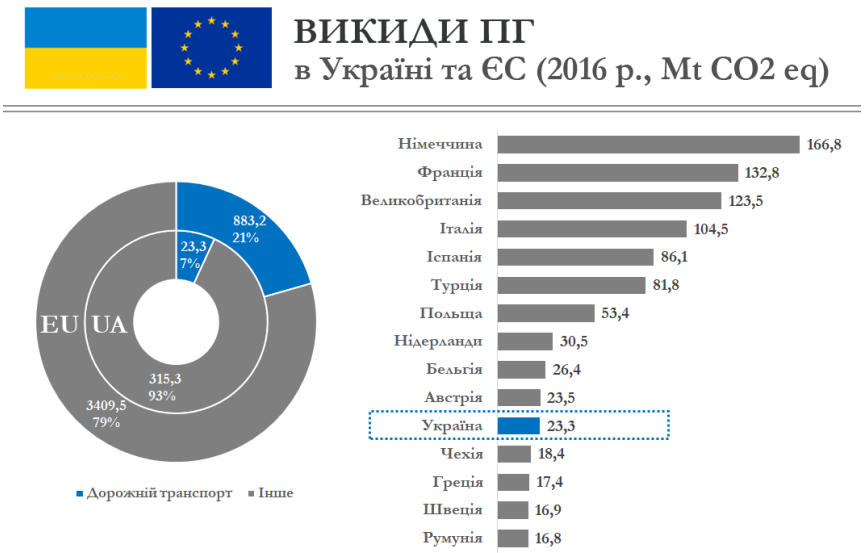


фото: The Drive

ВТРИЧІ ЧИСТІШЕ

Країни ЄС попередньо домовилися про скорочення автомобільних викидів на 35% до 2030 року.

Нові автомобілі, зареєстровані в Євросоюзі, в 2030 році повинні мати на 35% менше вуглекислого газу (CO^2) в своїх викидах. Відповідне рішення ухвалила Рада Європейського Союзу на рівні міністрів з навколишнього середовища на зустрічі в Люксембурзі.

«Це рішення є черговим кроком в напрямку нового законодавства щодо викидів CO^2. Воно направляє європейську автомобільну індустрію на шлях до створення більш чистих автомобілів, великих інвестицій в інновації та повідомлень більш надійних даних щодо викидів. У 2030 році нові автомобілі будуть викидати на близько 35% менше CO^2, ніж це передбачено нинішніми стандартними лімітами викидів», – заявила Елізабет Кестігер, федеральний міністр сталого розвитку та туризму Австрії, яка на даний момент є головою в Раді ЄС.

За повідомленнями австрійських ЗМІ, рішення було підтримано кваліфікованою більшістю – 20 країн висловилася «за», чотири країни були проти, ще чотири – утрималися.

За більш жорсткі обмеження по всьому ЄС виступає, зокрема, Франція, якій доведеться скорочувати викиди менше, ніж іншим країнам. Вона отримує електроенергію в основному на атомних станціях, що не забруднюють атмосферу.

Натомість східноєвропейські країни побоюються, що їх промисловість не впорається з таким кардинальним переходом на чисті технології. Крім того, понести втрати може їх сировинний ринок.

Відповідно до рішення, викиди CO^2 від легкових і вантажних автомобілів в 2025 році повинні бути на 15% меншими від теперішніх. У 2030 році скорочення викидів вуглекислого газу має становити вже 35% для легкових авто та 30% для вантажівок.

Базою для підрахунку нових цілей повинен стати 2021 рік: на той час середня норма вмісту CO^2 у викидах автомобілів повинна становити 95 г діоксиду вуглецю на 1 км (нинішній рівень – 118,5 г CO^2 на 1 км).

Крім того, екологічна Рада ЄС погодилася прийняти пропозицію Єврокомісії щодо стимулюючого механізму для автомобілів з нульовими або зниженими викидами, таких як повністю електричні або гібридні машини.

Цільовий показник для таких автомобілів на 20-30 рік піднято до 35% від всього автопарку ЄС.

Після прийняття рішення європейськими міністрами по навколишньому середовищу Австрійське головування в Раді ЄС отримало мандат на початок переговорів з цього питання з Європейським парламентом. Перша зустріч відбулася 10 жовтня.

фото: Nissan Insider

ЄВРОПА НА ЗАРЯДЦІ

Європа готується вкласти мільярди в будівництво відразу декількох Gigafactory.

У Європі вірять в розвиток електричного транспорту і усвідомлюють серйозну перешкоду на цьому шляху – брак акумуляторів. У Старому Світі знаходиться всього 4% від світових виробничих потужностей, а в Китаї – 69%. Змінити стан справ може будівництво в Європі аналога Gigafactory Ілона Маска, пише Hightech.plus.

В автомобільній промисловості Європи зайнято більше 13 млн осіб. Брюссель виступає за якнайшвидший перехід на електротранспорт, що, на думку автовиробників, може загрожувати безробіттям. Тепер в Європі задумалися над тим, щоб фінансово підтримати розвиток технологій виробництва батарей, повідомляє Financial Times.

На Паризькому автосалоні Карлос Гон, глава альянсу Renault-Nissan, оголосив, що без власного великого виробництва батарей автопромисловість Європи не може динамічно розвиватися. З ним погодилися в Єврокомісії.

«Ви не можете конструювати нові моделі або високопродуктивні автомобілі, якщо у вас недостатньо навичок, інновацій та досліджень в області акумуляторів», – впевнений єврокомісар з питань енергії Марош Шефчович.

В Євросоюзі є п'ять програм розвитку електротранспорту та технологій виробництва батарей, які у сукупності пропонують фінансування в розмірі €23 млрд. Також знайшлися чотири групи компаній, які могли б взятися за будівництво європейської Gigafactory:

- французький автовиробник Saft разом з Siemens, Solvay і Manz готові почати виробництво твердотільних акумуляторів через сім років;
- виробник батарей Northvolt взяв у Європейського інвестиційного банку €52,5 млн, щоб у 2019 році відкрити дослідницький центр, а в 2023 – найбільшу в Європі фабрику акумуляторів;
- міжнародна компанія Umicore, що займається виробництвом матеріалів, будує в Європі фабрику катодів;
- німецька корпорація Varta збирається разом з Ford почати виробництво акумуляторів для електромобілів.

Крім того, в будівництві акумуляторної фабрики в Європі зацікавлені азіатські гіганти індустрії: LG вклалася в виробництво в Польщі, Samsung – в Угорщині.

У Брюсселі вже задумалися, як забезпечити сировиною всі ці фабрики. В ЄС бачать два рішення проблеми: переробка старої електроніки і розвідка нових родовищ.

Кобальт, літій, графіт і нікель можна добувати у Франції, Фінляндії, Португалії, Іспанії та Чехії, зазначає Марош Шефчович.

У швейцарській компанії Leclanché, яка займається виробництвом батарей, впевнені, що для довгострокової підтримки галузі ЄС варто вкластися в електрифікацію автобусів.

ЧАС СТАРТАПІВ МИНУВ

Гранди автоіндустрії та IT об'єднуються для розробки робомобілів.

фото: Hightech.plus

Одночасно чотири автовиробника і одна з провідних IT-компаній заявили про плани створити різні консорціуми для прискорення розробки робомобілів. Індустрія безпілотного транспорту вступає у «доросле» життя, коли на зміну стартапам приходять великі гравці, пише Hightech.plus.

Експерти впевнені: безпілотні автомобілі не стануть повсюдним явищем, поки світові автоконцерни в союзі з провідними IT-компаніями не почнуть масово випускати роботизований транспорт і створювати на його основі райдшерінгове сервіси.

В іншому випадку всі зусилля стартапів зі створення безпілотних автомобілів можуть так і не вийти за межі лабораторій і тестових майданчиків.

Перший робомобіль, створений з нуля

Події останніх днів показують, що світовий автопром, нарешті, серйозно взявся за сферу безпілотного транспорту.

Для початку японська Honda оголосила, що купує частку в Cruise – безпілотному підрозділі американського автомобільного гіганта GM.

Вражає, перш за все, обсяг інвестицій. Японці вкладуть в Cruise протягом найближчих 12 років $2,75 млрд. Перший транш інвестицій в $750 млн буде виплачено без зволікань, повідомляє Engadget.

До сих пір стартапи, які розробляють робомобілі, оперували в основному десятками мільйонів доларів. Коли мова заходить про мільярди, можна не сумніватися: нова технологія з'явиться на дорогах.

Безпілотний підрозділ GM має непогані шанси стати розробником першого у світі серійного безпілотного автомобіля. Передбачається, що прототип серійного Cruise AV буде представлений вже в наступному році. На відміну від стартапів типу Waymo, які встановлюють датчики і ШІ-алгоритми на звичайні автомобілі, GM створює робокар Cruise AV з нуля.

Універсальна «робомаршрутка»

Раніше в цьому році японська IT-корпорація SoftBank заявила про намір інвестувати в Cruise $2,25 млрд. Але цим її участь в підготовці до реального переходу на безпілотний транспорт не обмежується.

Нещодавно Toyota і SoftBank оголосили, що створюють спільне підприємство з розробки робомобілів.

СП отримає назву MONET, пише Reuters. Воно буде розвивати сервіси безпілотної доставки продуктів харчування, перевезення пасажирів в безпілотних «маршрутках», а також спеціалізований медичний сервіс пересувних робо-лабораторій для діагностики та надання першої допомоги.

Проект заснований на концепт-карі e-Palette, розробленому Toyota. Це універсальна платформа для безпілотних мікроавтобусів. Перші повинні перевозити спортсменів і гостей

Комерційний сервіс роботаксі MONET планує запустити в другій половині 2020-х років.

Світовий автопром врятує тільки роботаксі

Про причини, які штовхають автомобільних і IT-гігантів на об'єднання для розробки робомобілів, їх представники говорять неохоче. Зазвичай обмежуються тим, що у компаній «однакове бачення майбутнього безпілотного транспорту». Так описував партнерство з SoftBank президент концерну Toyota Акіо Тойода.

Рідкісний виняток – член ради директорів і глава відділу розробок BMW Клаус Фройліх. Він назвав дві причини, чому автовиробникам треба об'єднуватися з IT-компаніями для прискорення створення повноцінних робомобіль. Це зниження прибутковості автопрому і висока конкуренція на ринку розробок безпілотного транспорту.

«На жаль, усі думали, що саме вони стануть переможцями безпілотної гонки і першими створять величезний бізнес роботаксі», – заявив Фройліх в кулуарах Паризького автосалону, повідомляє Gadgets Now.

Однак безліч учасників індустрії розробки робомобілів і розпорошеність ресурсів призвели до того, що процес ніяк не може вийти зі стадії досліджень. Тим часом, прибуток автоконцернів падає. Люди все менше купують особисті автомобілі, покладаючись на райдшерінгові сервіси. Зробити ж їх справді масовими і високоприбутковими можна, лише прибравши з салонів машин водіїв.

Консорціуми автогігантів і IT-компаній могли б прискорити розробку «справжнього» робокара, який можна сміливо запускати в серійне виробництво і масово використовувати в якості роботаксі. Він повинен бути безпечним і при цьому не надто дорогим у виробництві.

Завдання виявилося занадто технічно складною для стартапів. Тепер ставку вирішено робити на об'єднані зусилля промислових гігантів.

BMW вже очолила один з консорціумів з розробки робомобілів, в який також увійшли: Mobileye, Magna, Fiat Chrysler, Delphi Automotive і Continental. Фройліх повідомив, що в наступному році до нього приєднаються нові учасники.

Поки що ж технічні характеристики прототипів робомобілів залишають бажати кращого. Наприклад безпілотні машини Waymo, які випробовують на дорогах Арізони, вкрай дратують місцевих автомобілістів своєю повільністю. Вони насилу перетинають перехрестя і пішохідні переходи, а іноді просто зупиняються без видимої причини.

НАСТУПАЮТЬ НА П'ЯТИ

Morgan Stanley прогнозує, що робомобілі від Alphabet і Apple переможуть Tesla завдяки грошам.

фото: Hightech.fm

У найближчі роки відразу кілька компаній запустить сервіси безпілотних таксі. Однією з перших на ринок пасажирських перевезень має намір вийти Tesla. Глава компанії Ілон Маск обіцяє до кінця 2019 року розгорнути сервіс Tesla Network, який дозволить власникам електромобілів здавати машини в оренду за принципом каршерінга.

Однак автомобільний аналітик Morgan Stanley Адам Джонас вважає, що короткостроковий прокат автомобілів стане лише малою частиною бізнесу. Про це повідомляє Hightech.plus. Компанія рано чи пізно зосередить свою увагу на сервісі таксі. Електромобілі Tesla в режимі автопілота перевозитимуть клієнтів за тим само принципом, що і Uber.

Інший розробник робомобіль – Waymo – почне перевозити пасажирів у місті Фінікс, штат Арізона, вже у 2018. Amazon і Apple досліджують технології автономного водіння, але про запуск безпілотних таксі мови поки не йде.

Однак оперативність не вплине на становище компаній на ринку, впевнений експерт Morgan Stanley. Вирішальну роль зіграють гроші.

Amazon, Apple і Alphabet (власник Waymo) отримують прибуток з інших джерел. Щоб заявити про себе в новій галузі, компанії будуть пропонувати послуги за заниженою ціною. Саме демпінг дасть їм перевагу перед конкурентами.

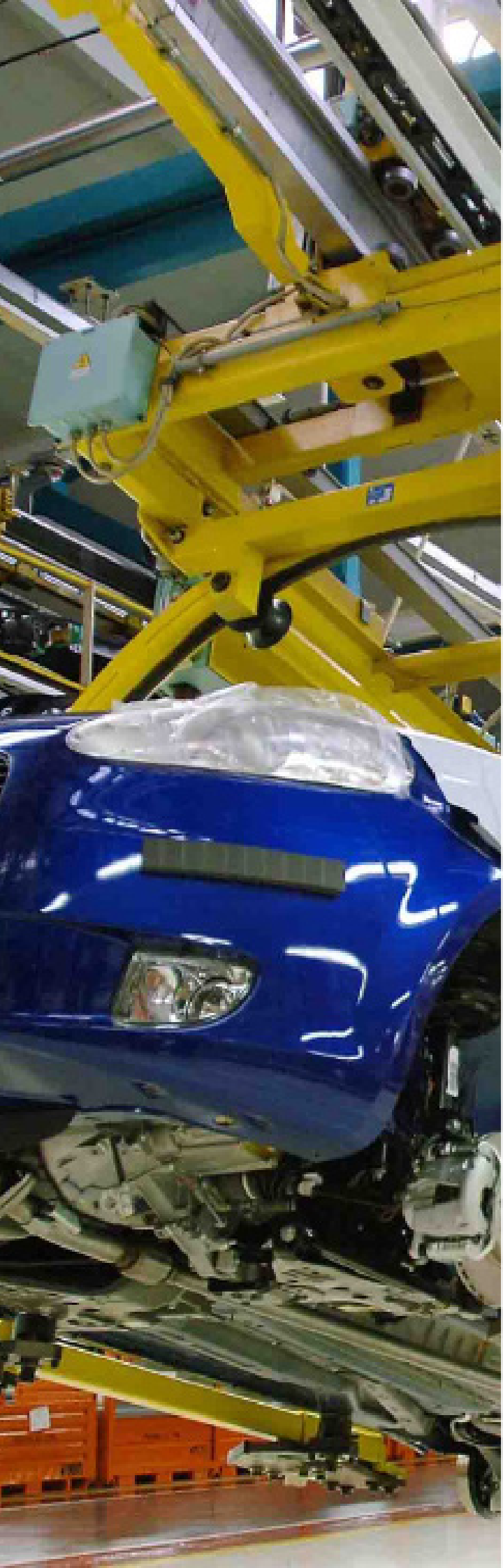
Tesla демпінгувати не зможе, оскільки компанія і так зазнає збитків. За даними Business Insider, фінансові втрати виробника електрокарів за останні два роки стабільно росли. Загальна сума боргу Tesla перевищує $3 млрд, і виплачувати його доведеться до 2021 року. За 15 років існування компанія жодного разу не була прибутковою.

У конкурентів, навпаки, бізнес успішно розвивається, генеруючи зростаючі прибутки. Проекти Amazon, Alphabet і Apple щорічно приносять кілька мільярдів доларів. У Tesla також є побічні продукти, наприклад, сервіс з установки сонячних панелей, а також станції підзарядки електрокарів. Але за охопленням вироблених товарів і послуг вона навряд чи зрівняється з IT-гігантами.

«Якщо Tesla планує запустити довгостроковий сервіс безпілотних таксі, на якомусь етапі бізнес повинен почати приносити прибуток», – підкреслює Джонас.

Відтак, у лідерстві на ринку робомобіль вирішальну роль відіграватимуть гроші, а не те, хто раніше запропонує поїздку в машині разом з водієм, вважають аналітики Morgan Stanley.

Перший час більшості компаній доведеться працювати в збиток, але IT-гіганти зможуть компенсувати це за рахунок прибутку інших підрозділів.



ВИРОБНИЦТВО

У вересні з українських заводів вийшло 550 одиниць автотранспортної техніки, що на 33% менше ніж роком раніше, повідомляє асоціація «Укравтопром».

В «плюс» минулого місяця, і то за рахунок надзвичайно низької бази порівняння, вдалося вийти лише двом підприємствам: черкаському автобусному заводу (+19%) і чернігівському автозаводу (+31%), які випустили у вересні 43 і 21 од. автотранспорту відповідно.

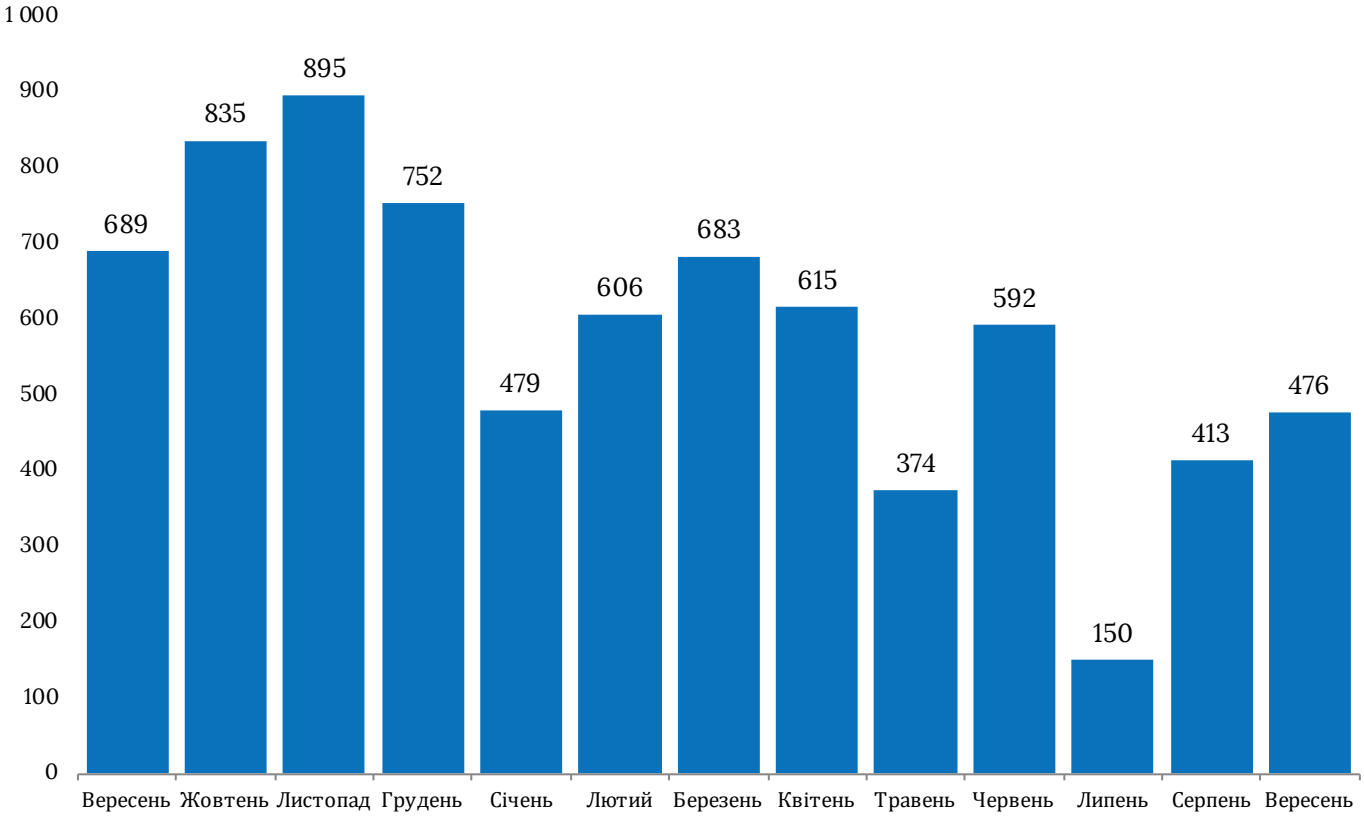
У легковому сегменті українського автопрому продовжує працювати тільки одне підприємство – «Єврокар», де за місяць SKD методом було складено 476 автомобілів. Обсяг вересневого складання Єврокару в порівнянні з 2017 роком зменшився на 8 відсотків. Всього випуск легкових автомобілів в Україні відносно вересня минулого року просів на 31%.

Виробництво вантажних автомобілів минулого місяця (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) становило всього 3 одиниці, що в 20 разів менше від результату річної давності.

Автобусне виробництво знизилося на 3% і становило 71 шт.

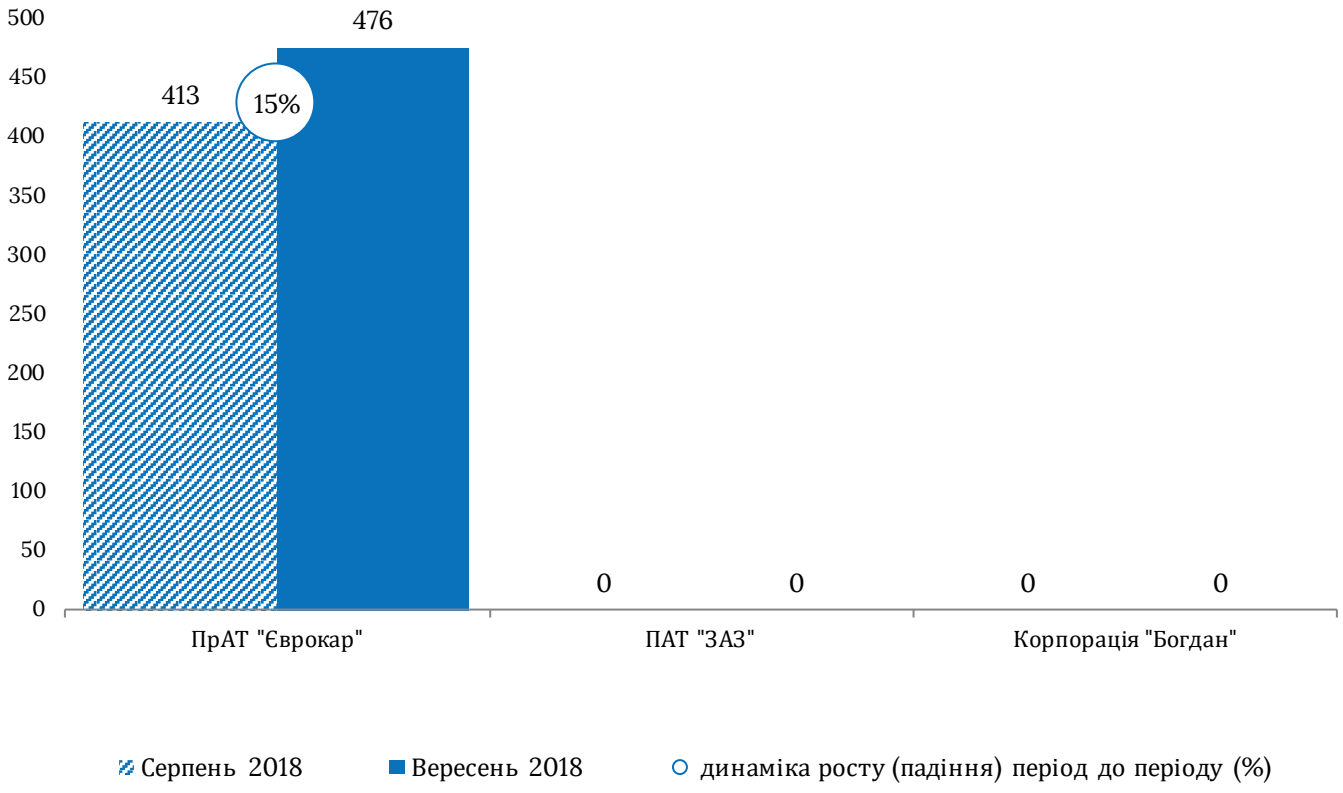
Всього з початку року в Україні було виготовлено 5094 од. автотранспортних засобів або на 11% менше ніж за аналогічний період минулого року.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



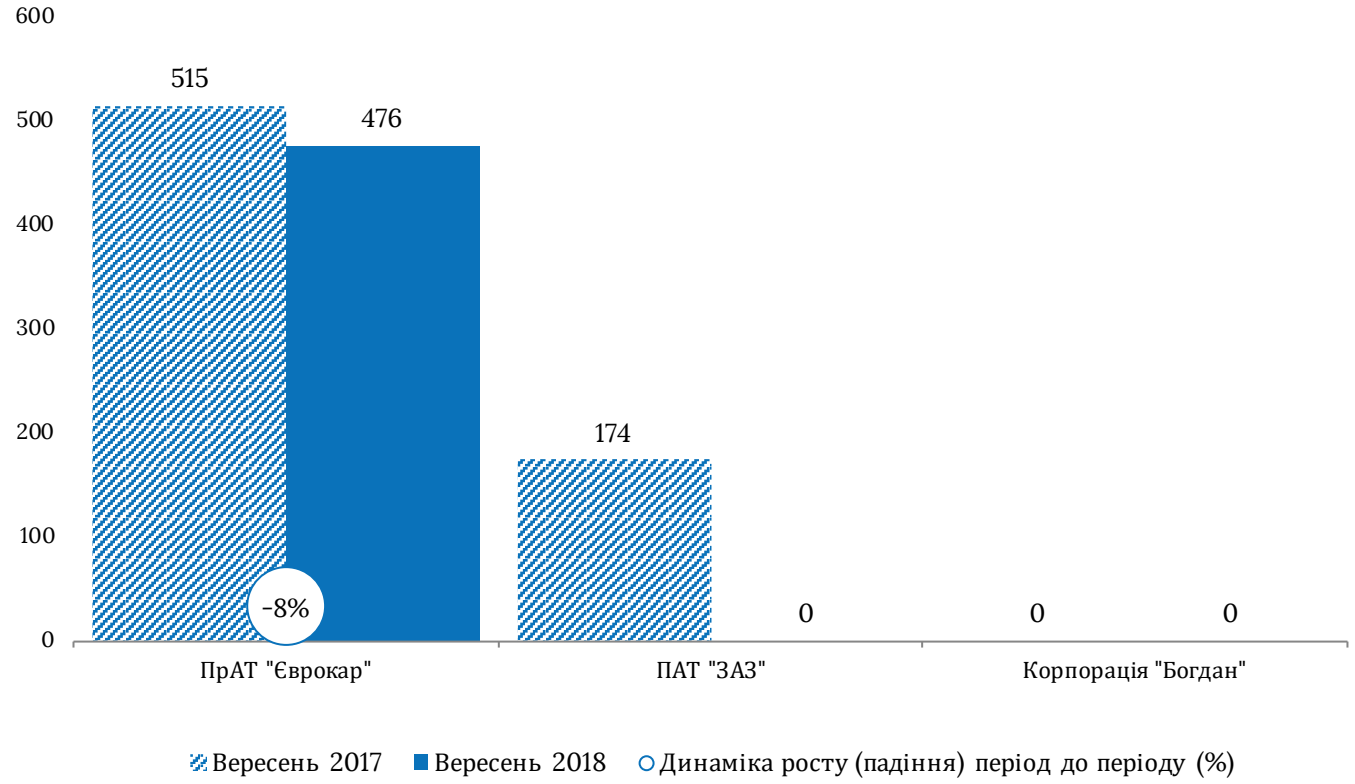
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Серпень 2018 р. - вересень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



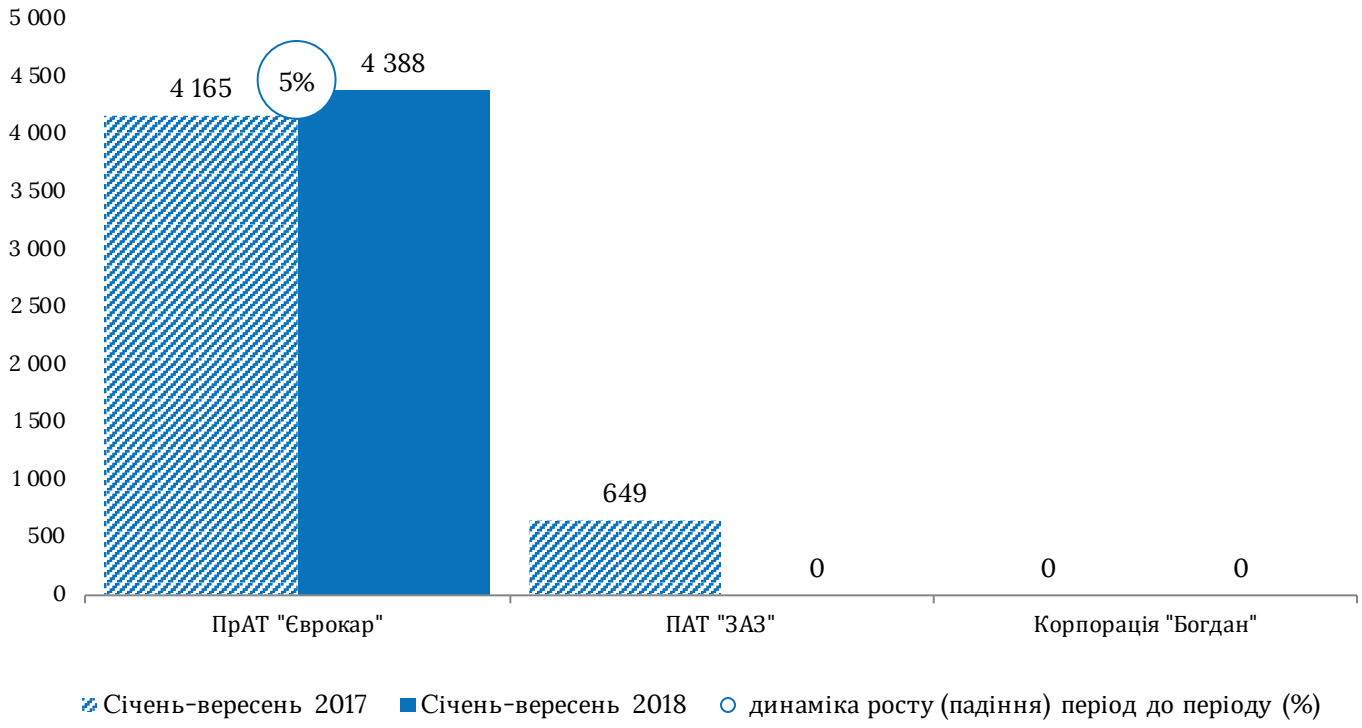
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Вересень 2017 р. - вересень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

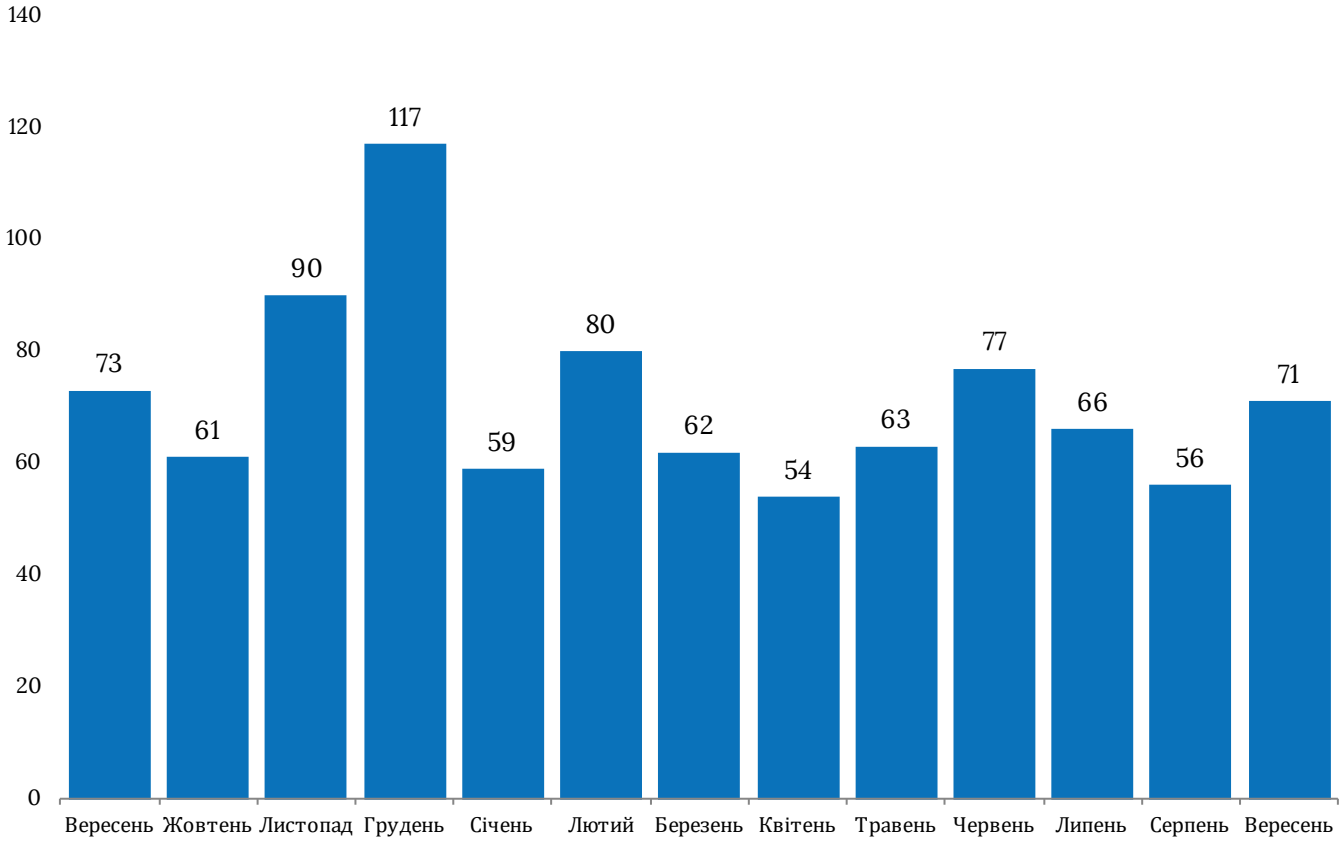


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-вересень 2017 р. - січень-вересень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

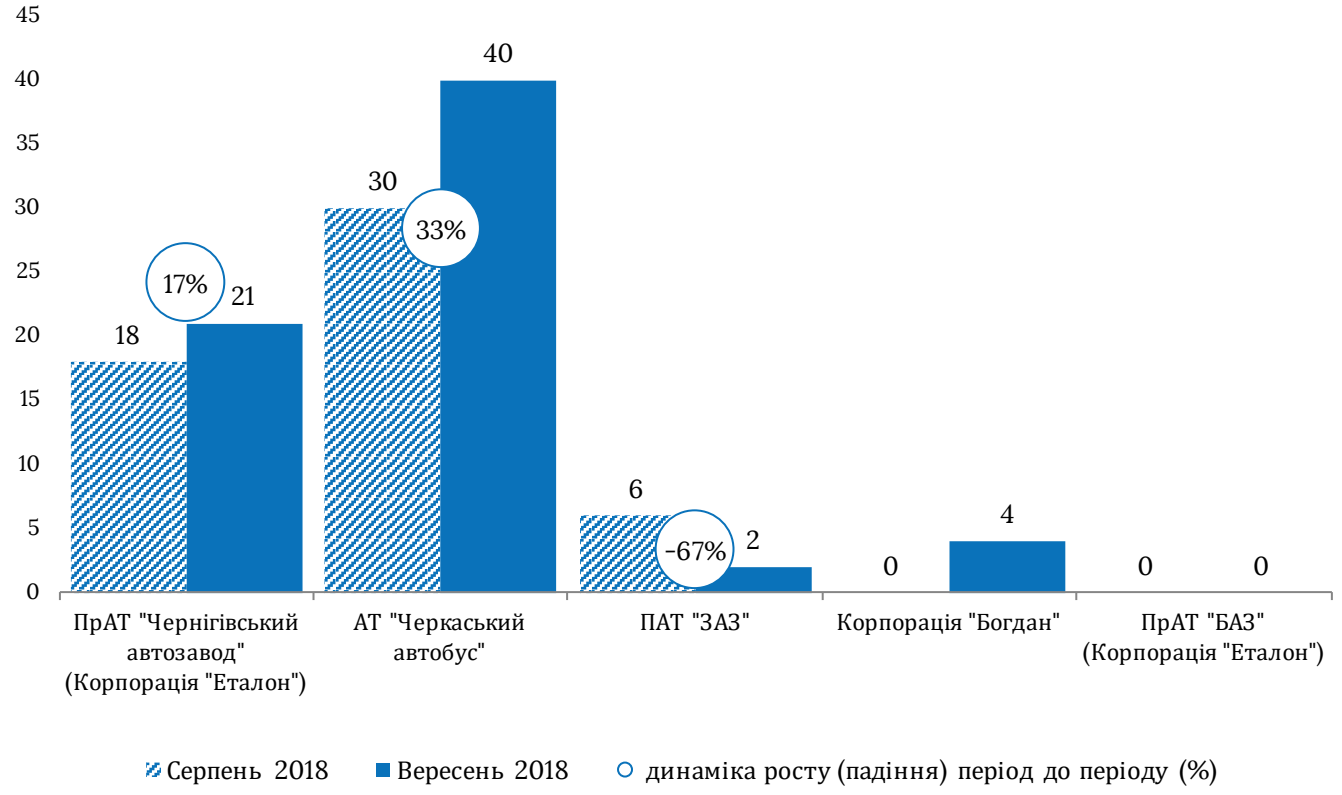


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



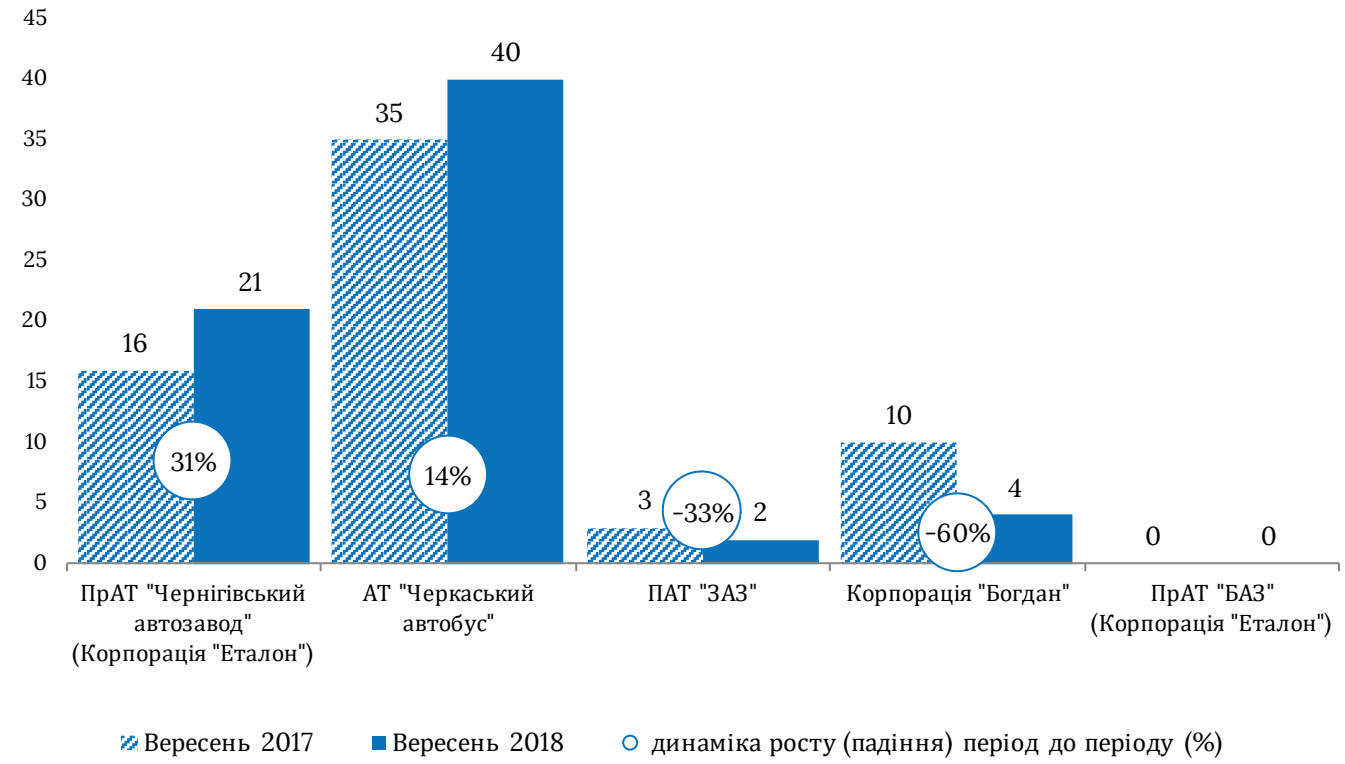
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Серпень 2018 - вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



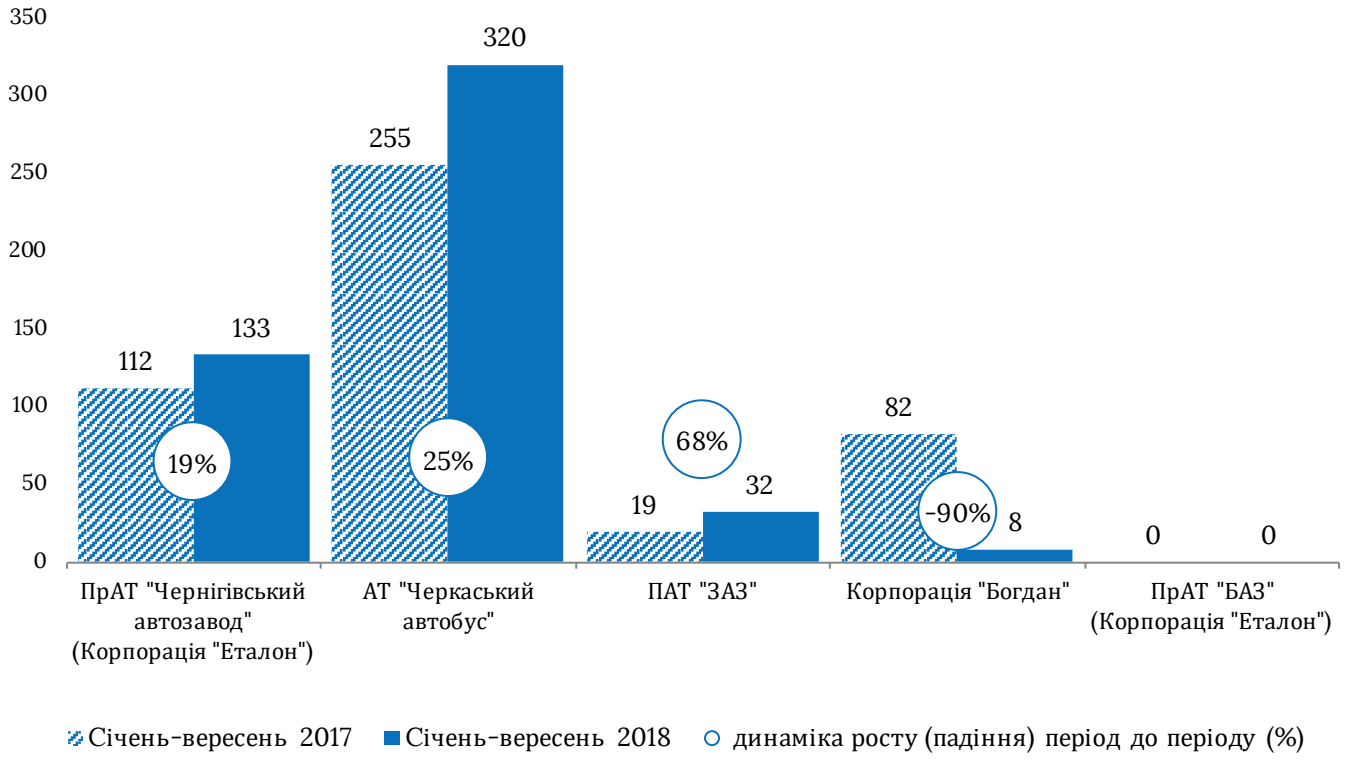
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Вересень 2017 - вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)

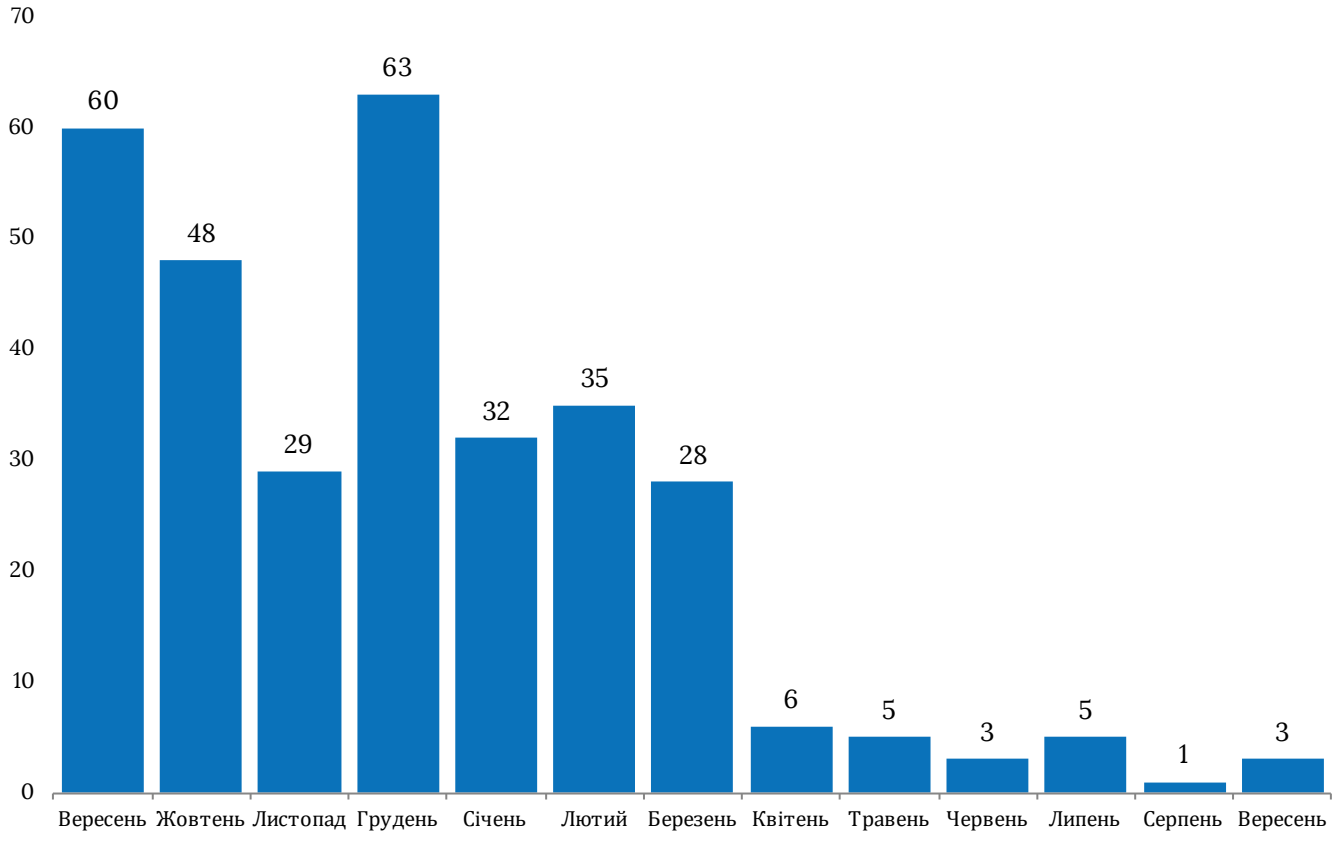


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-вересень 2017 - січень-вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)

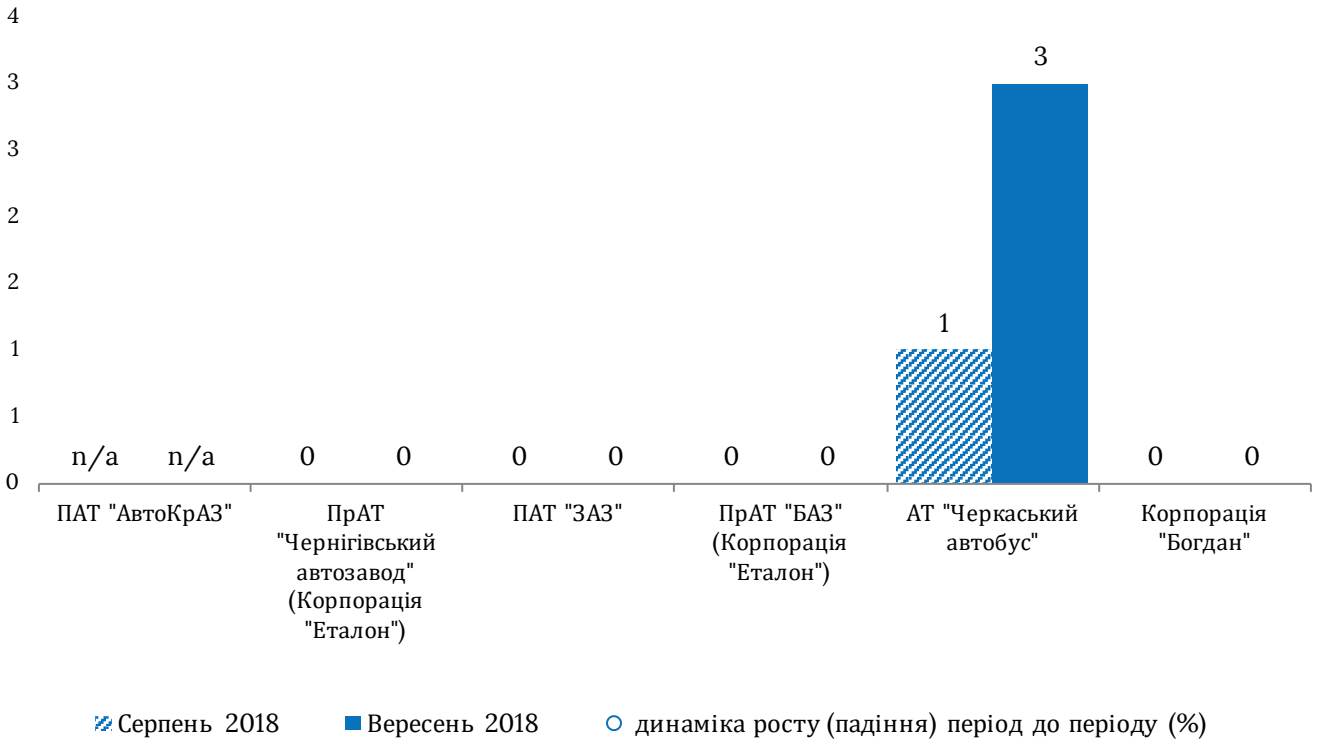


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



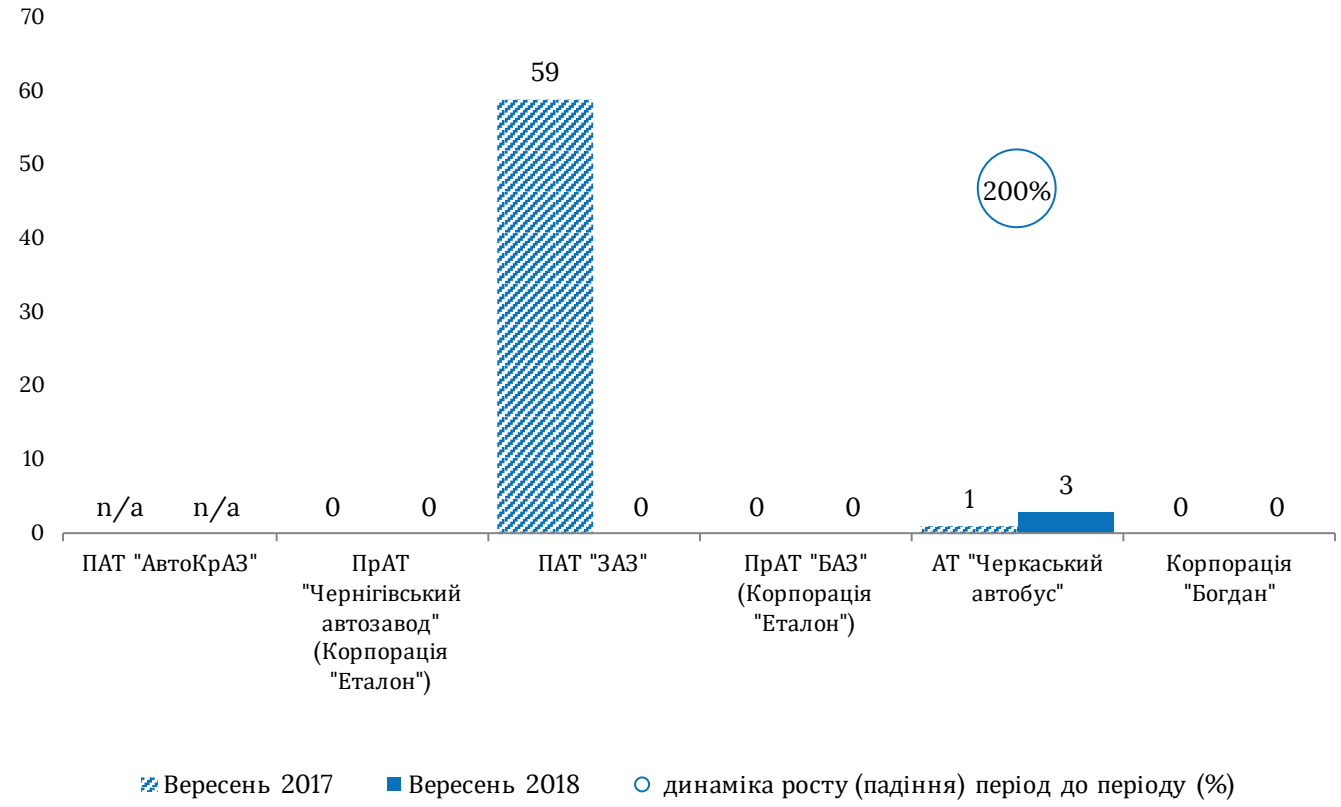
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Серпень 2018 - вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



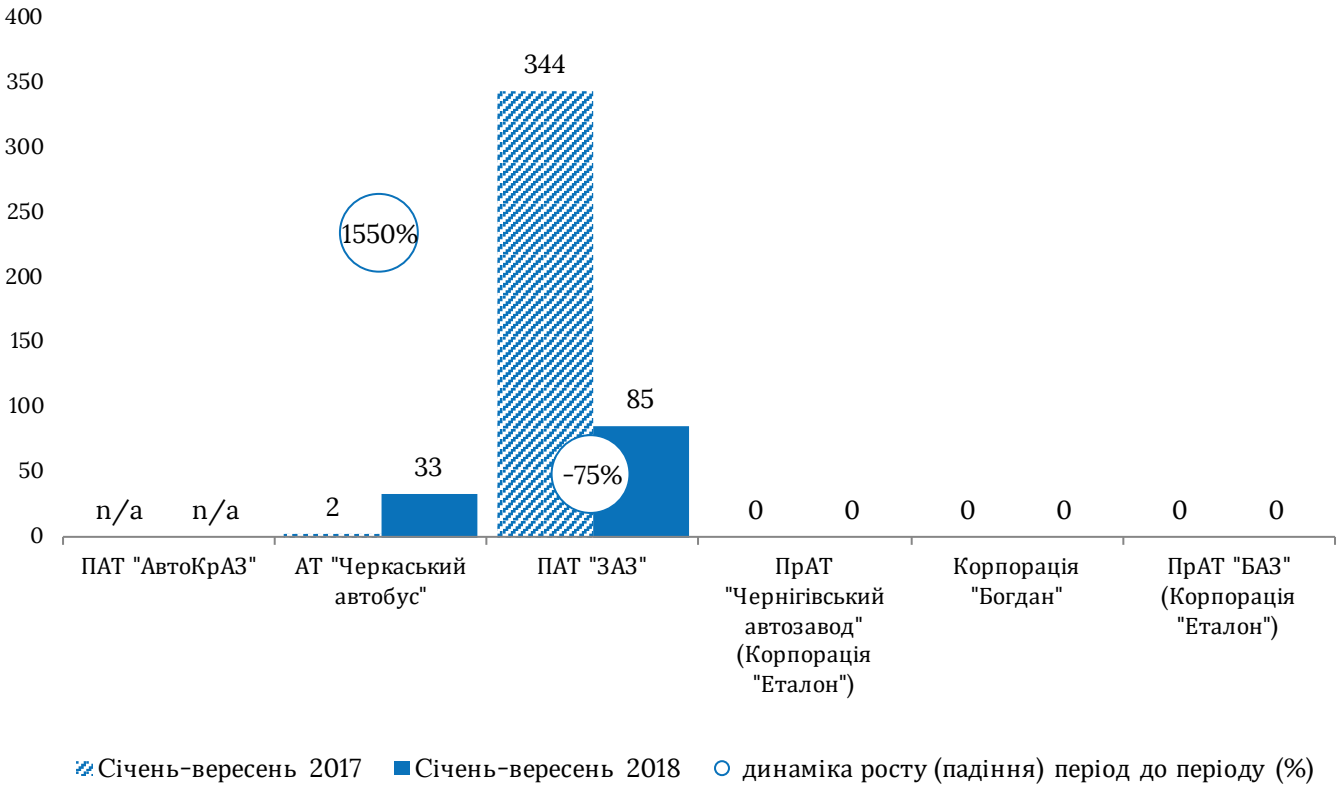
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Вересень 2017 - вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-вересень 2017 р. - січень-вересень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

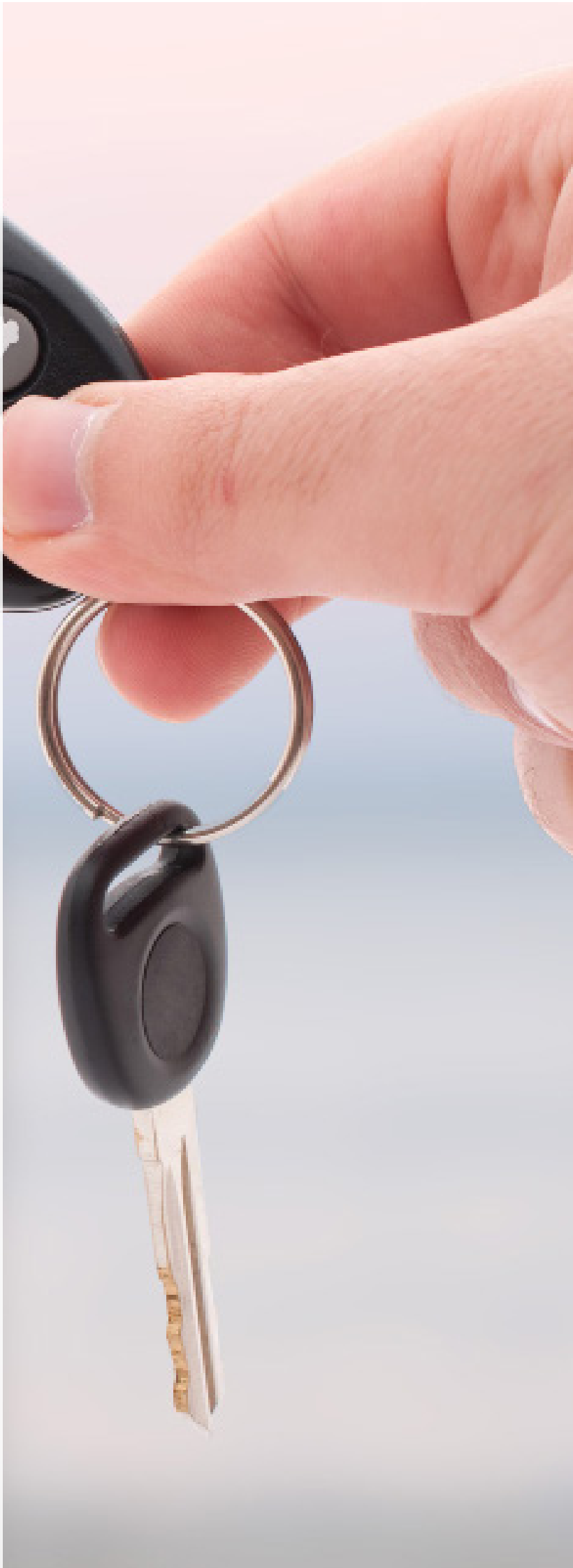
За інформацією AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів у вересні вдалося реалізувати лише 6,3 тис. нових автомобілів. Це на 17,3% менше, ніж рік тому, і на 9% гірше, ніж у відпускному серпні.

Ринок нових автомобілів почав здуватися під натиском імпорту вживаних авто і авто на європейській реєстрації. Спад продажів у вересні був у більшості брендів.

В результаті спадного тренда змінилася і розстановка сил на авторинку. Так, лідером у вересні стала Toyota, якій вдалося помітно випередити Renault. А ось на третє місце в вересні вийшов Volkswagen, який встиг відійти від сертифікаційного скандалу і знову почав набирати обертів. VW став єдиним з Топ-10, кому у вересні вдалося зробити майже двократне зростання продажів на тлі серпневих результатів.

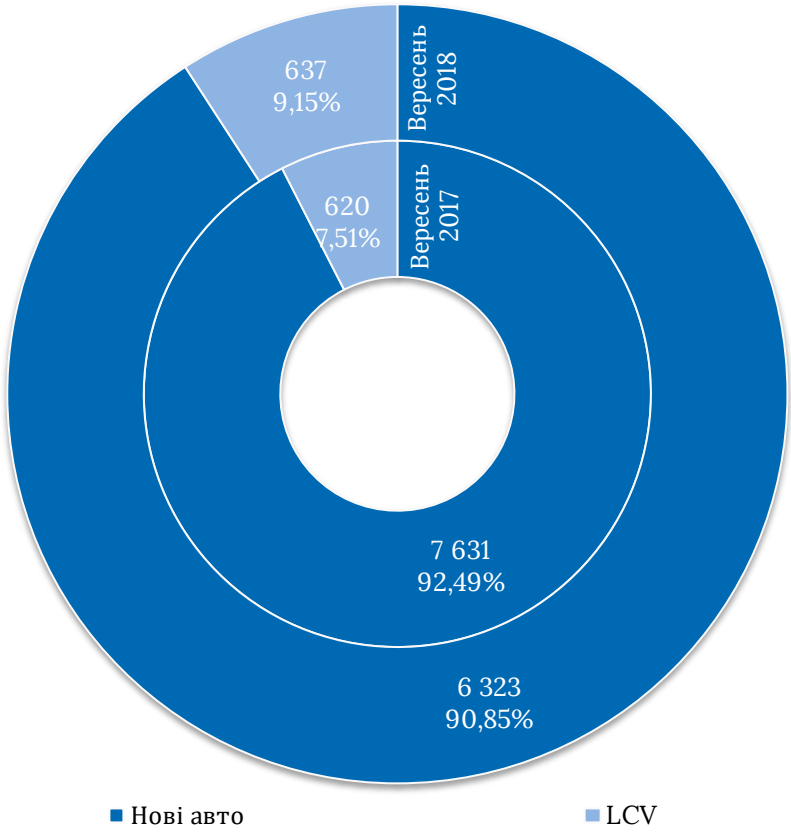
Щомісяця додають в продажах і французькі бренди Peugeot і Citroen. У вересні їм вдалося фінішувати з непоганими показниками і з ростом на тлі падіння авторинку.

З урахуванням дуже слабких показників вересня, підсумковий результат продажів за 9 місяців виглядає вже не вражаючим. Дилери змогли реалізувати 58 тис. нових легкових автомобілів, що лише на 2,3% краще за показник 2017 року. Якщо тренд на спад продовжиться, то не виключено, що авторинок так і не порадує зростанням за підсумками року.



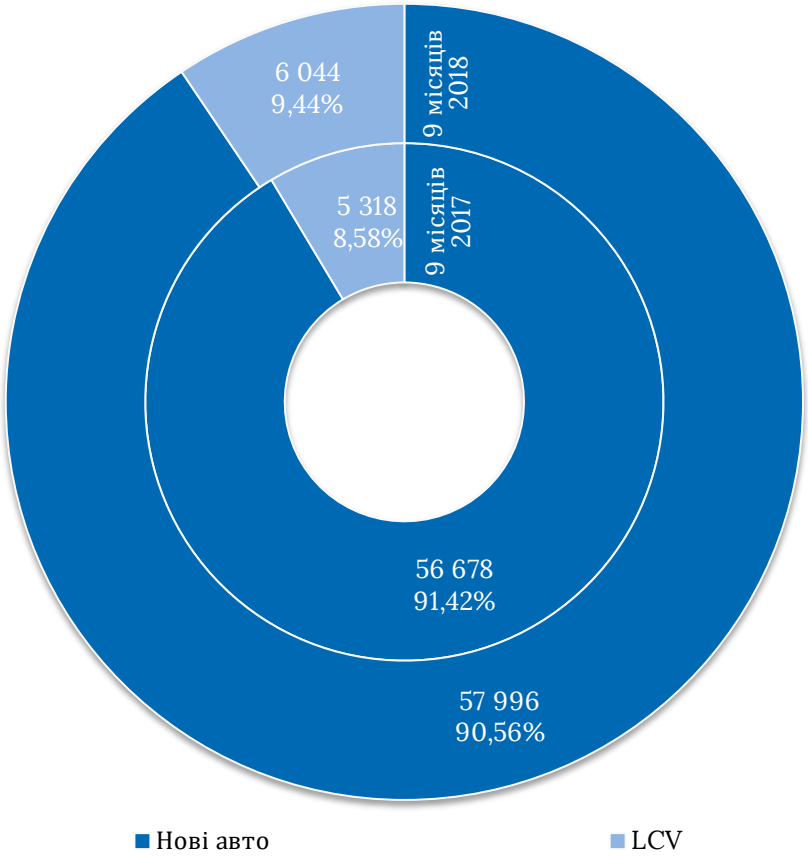
ПРОДАЖІ АВТО

(вересень 2018 р. та вересень 2017 р., шт. та % ринку)



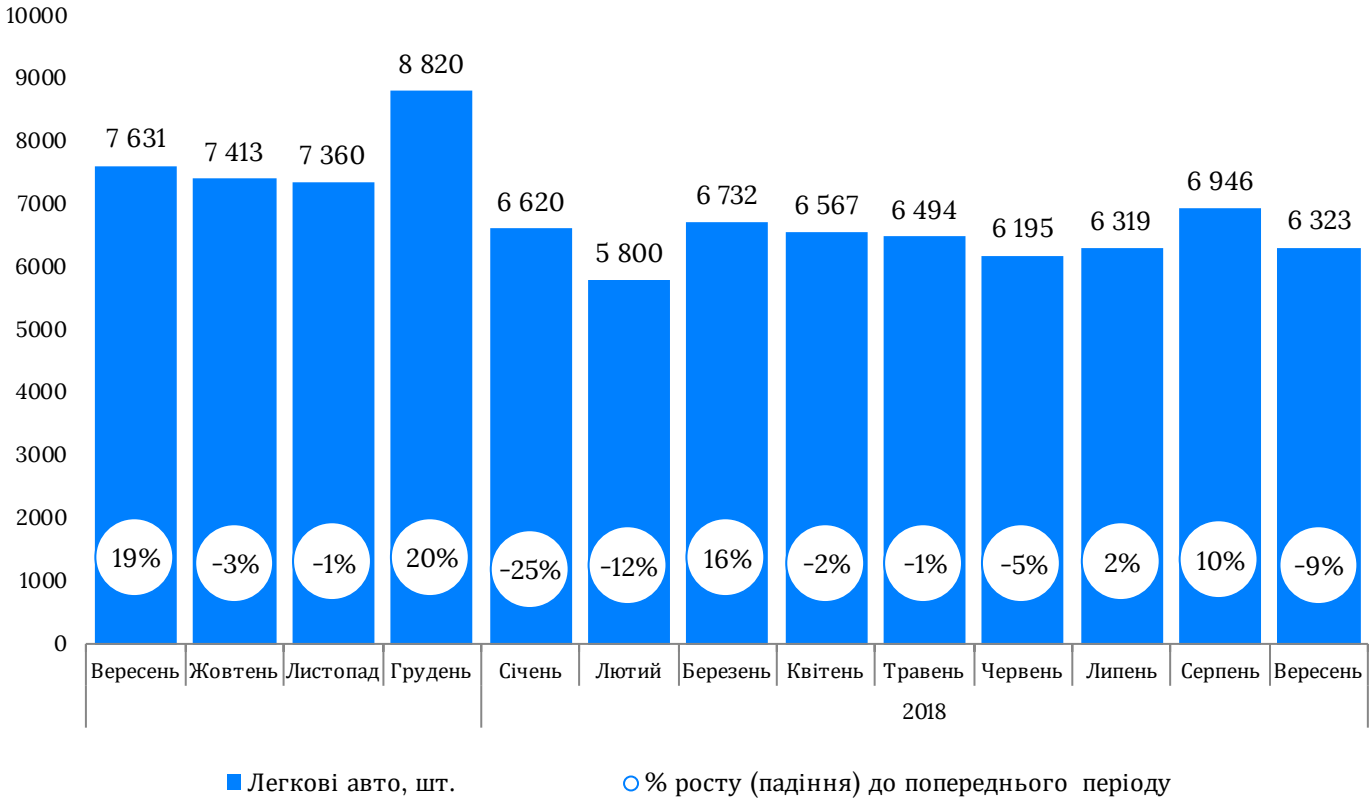
ПРОДАЖІ АВТО

(9 місяців 2018 р. та 9 місяців 2017 р., шт. та % ринку)



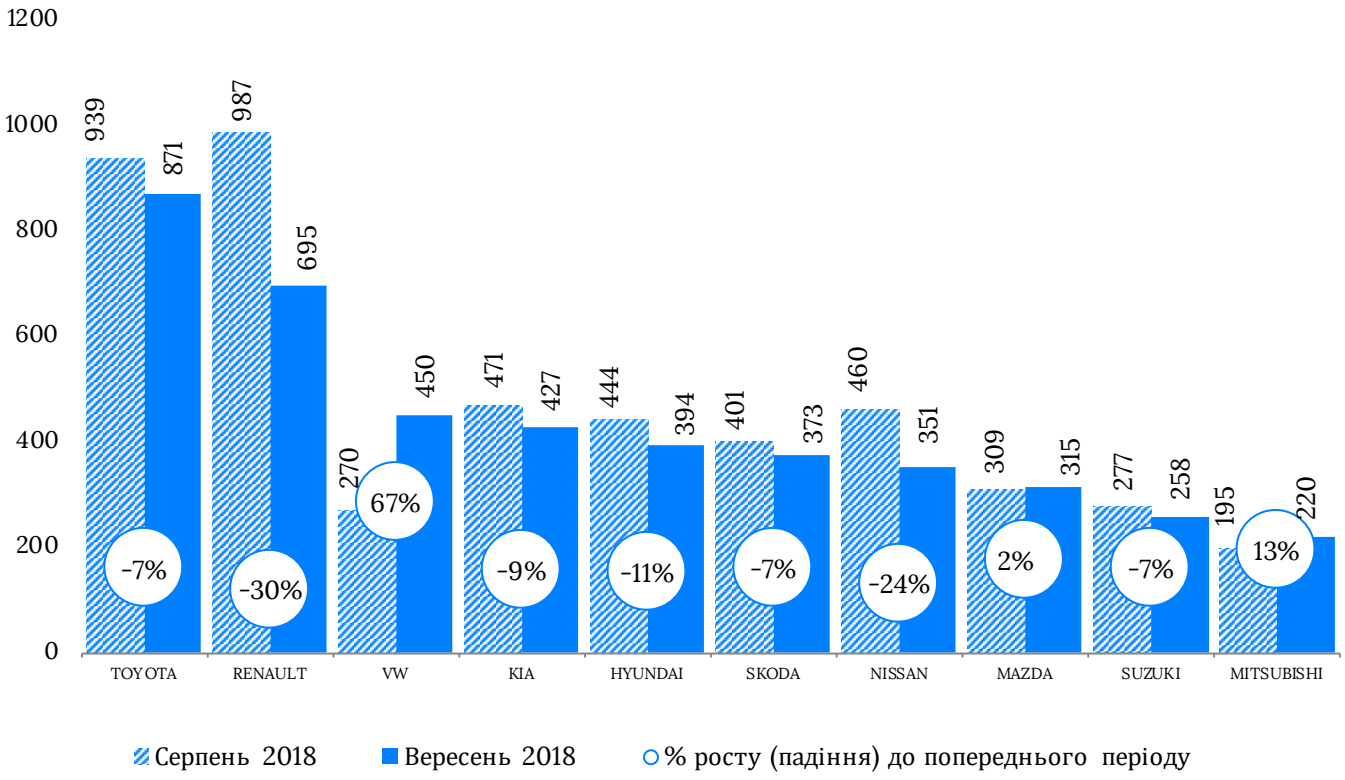
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



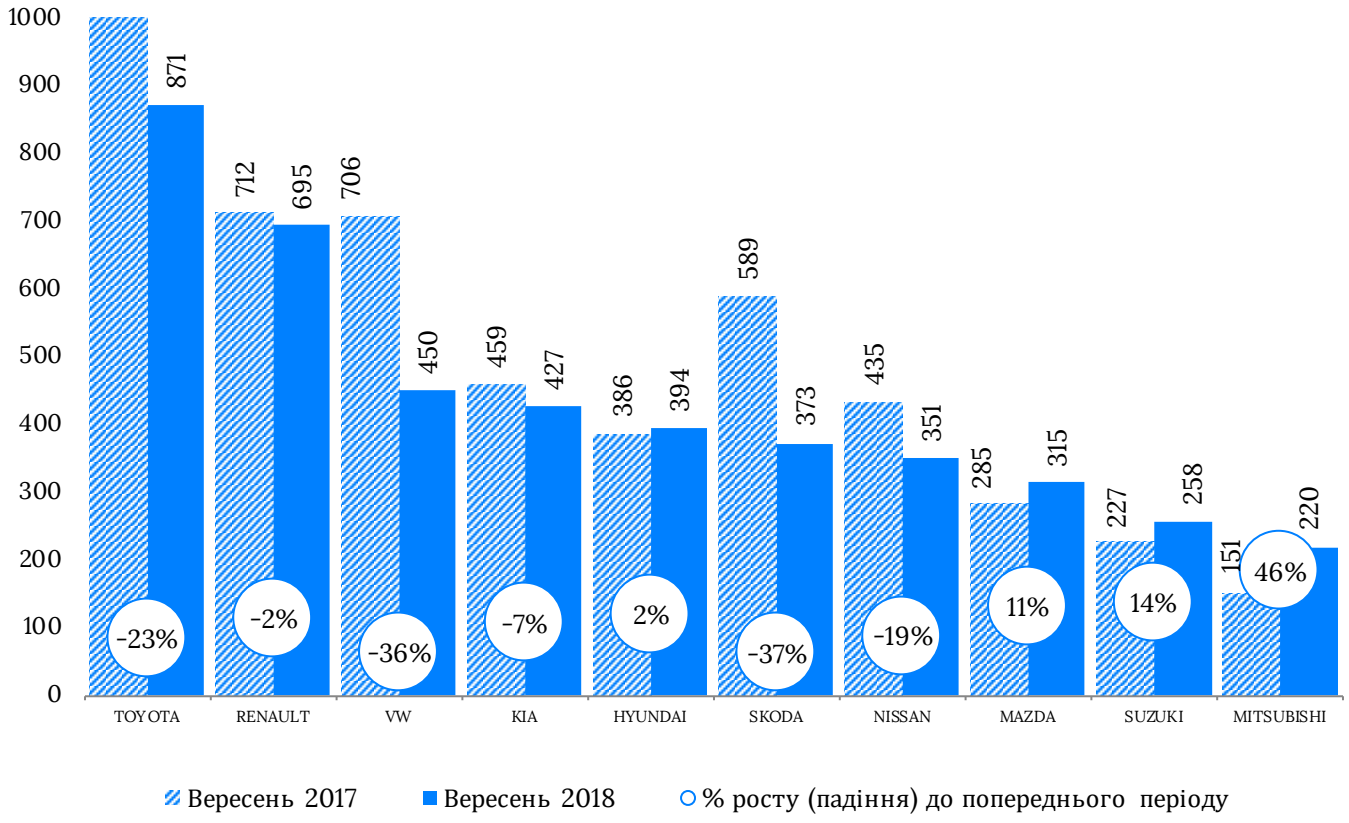
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2018 та вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



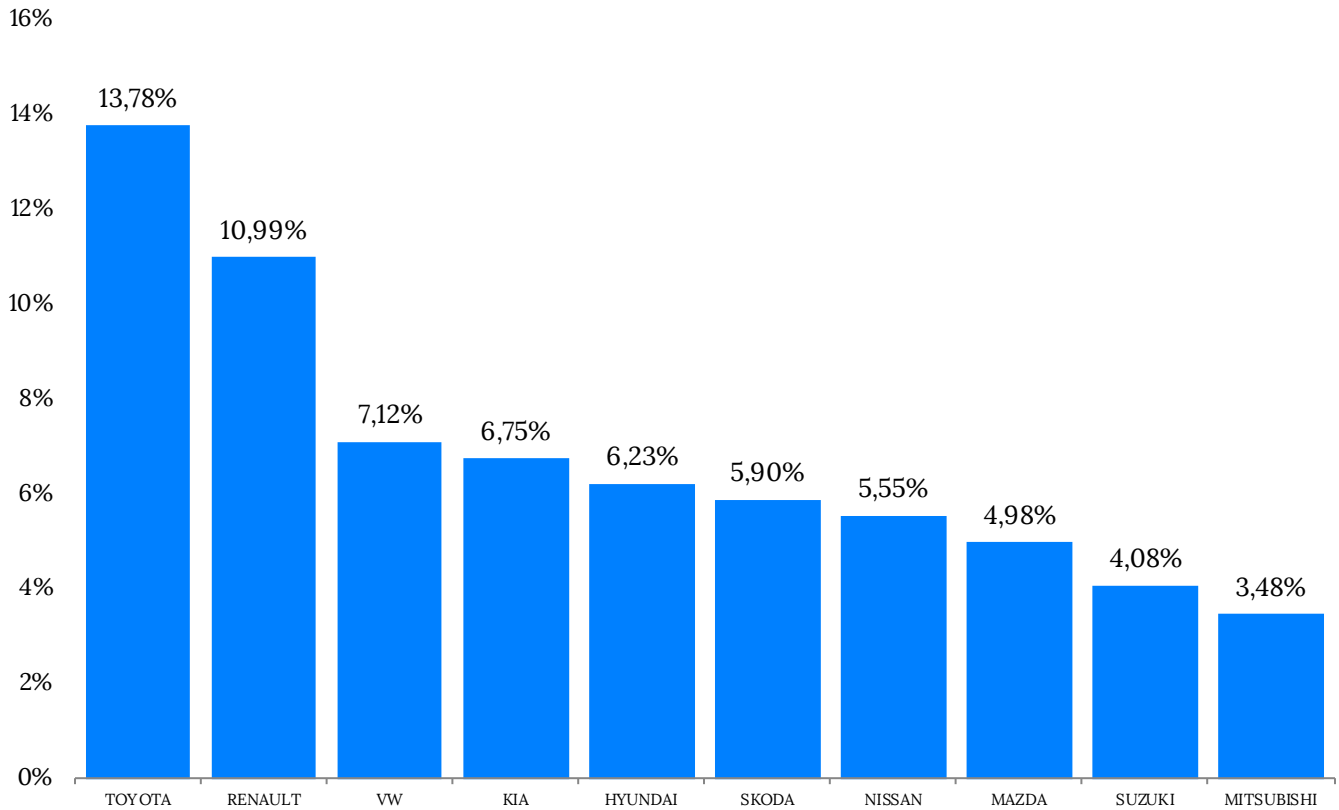
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2017 та вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



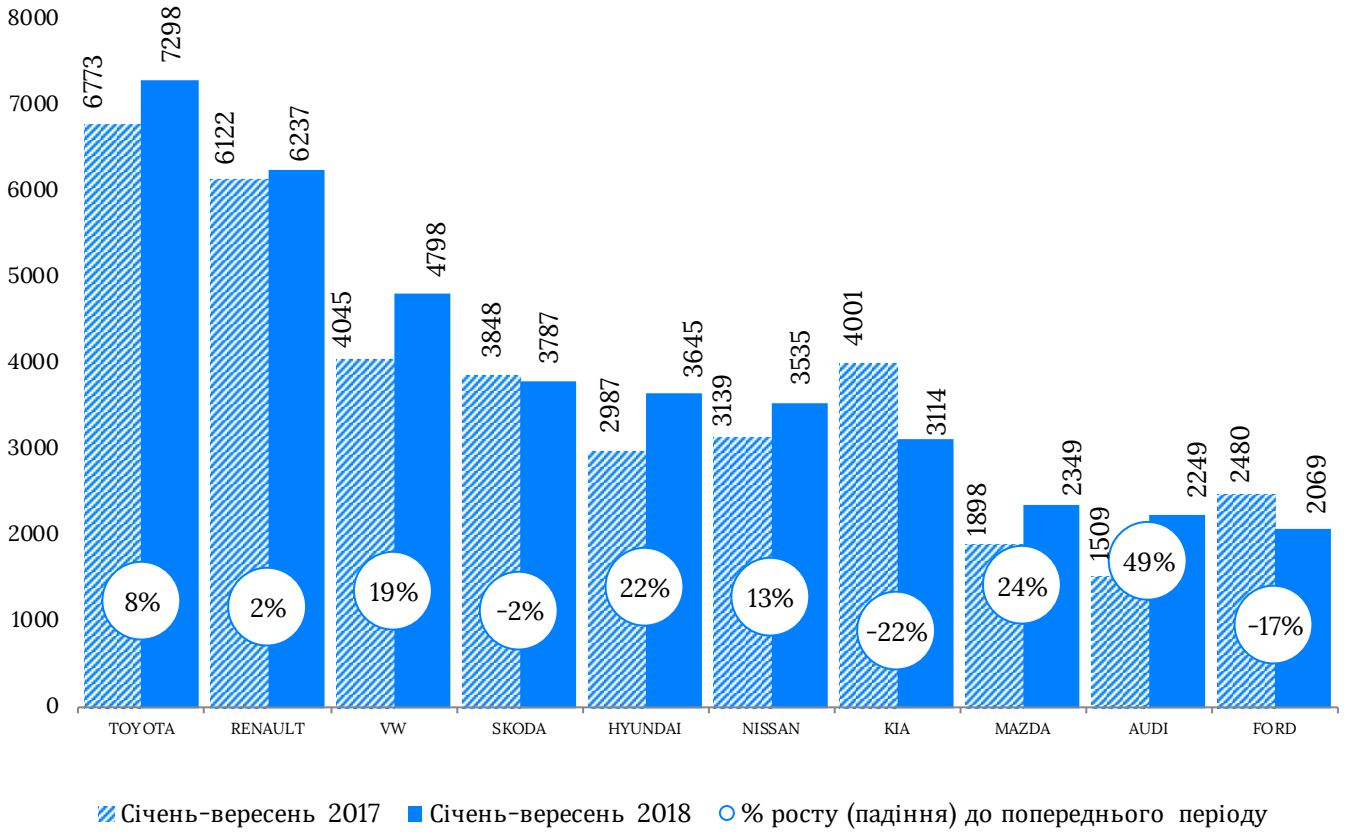
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



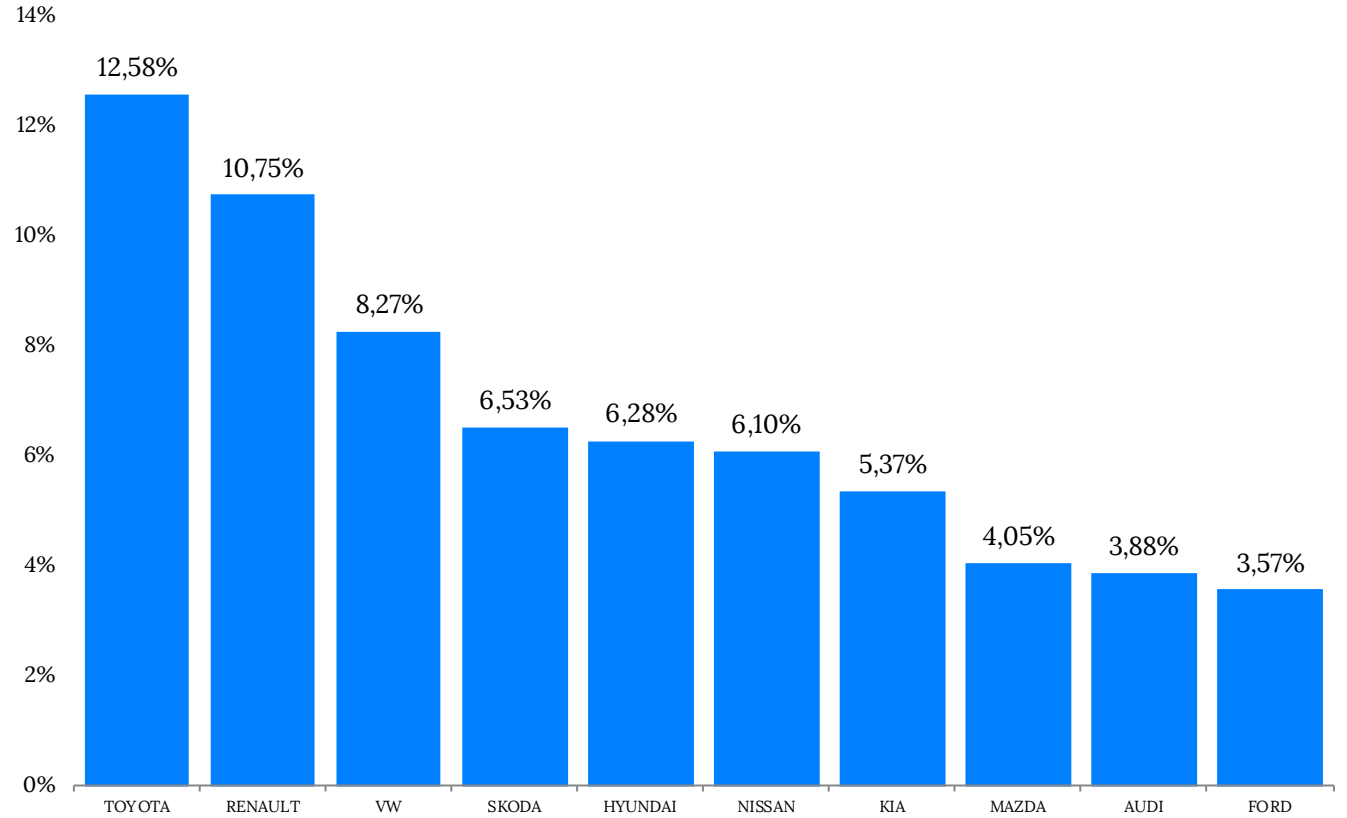
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-вересень 2017 та січень-вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



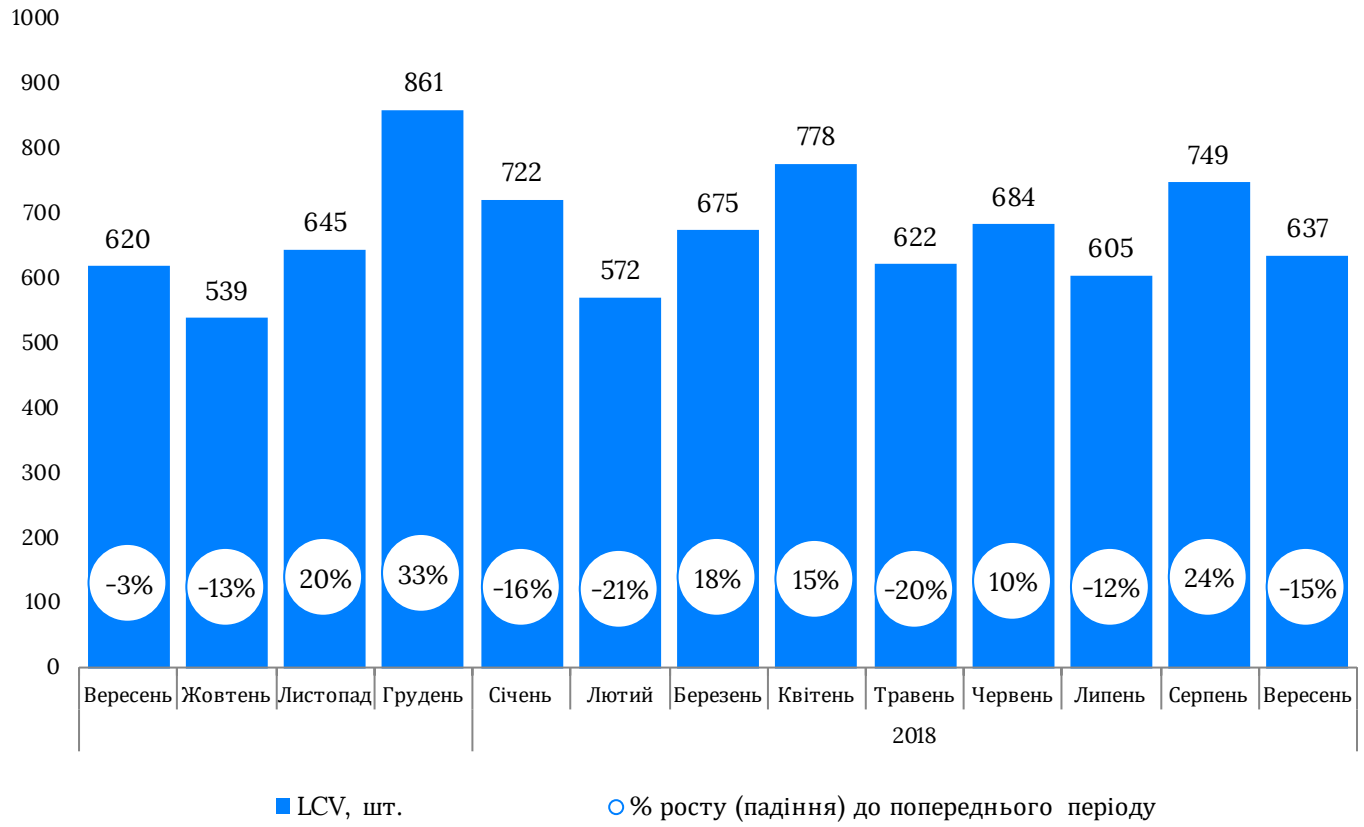
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-вересень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



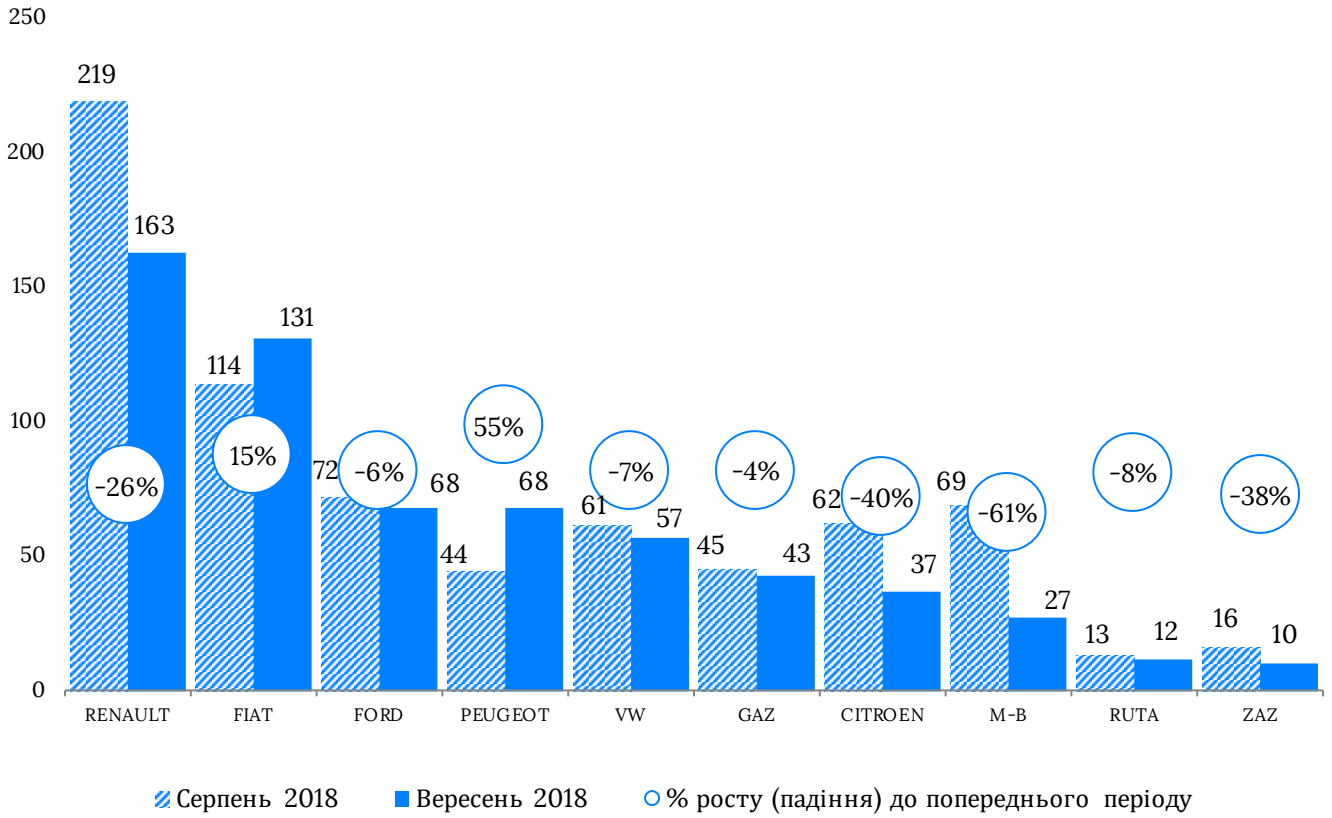
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



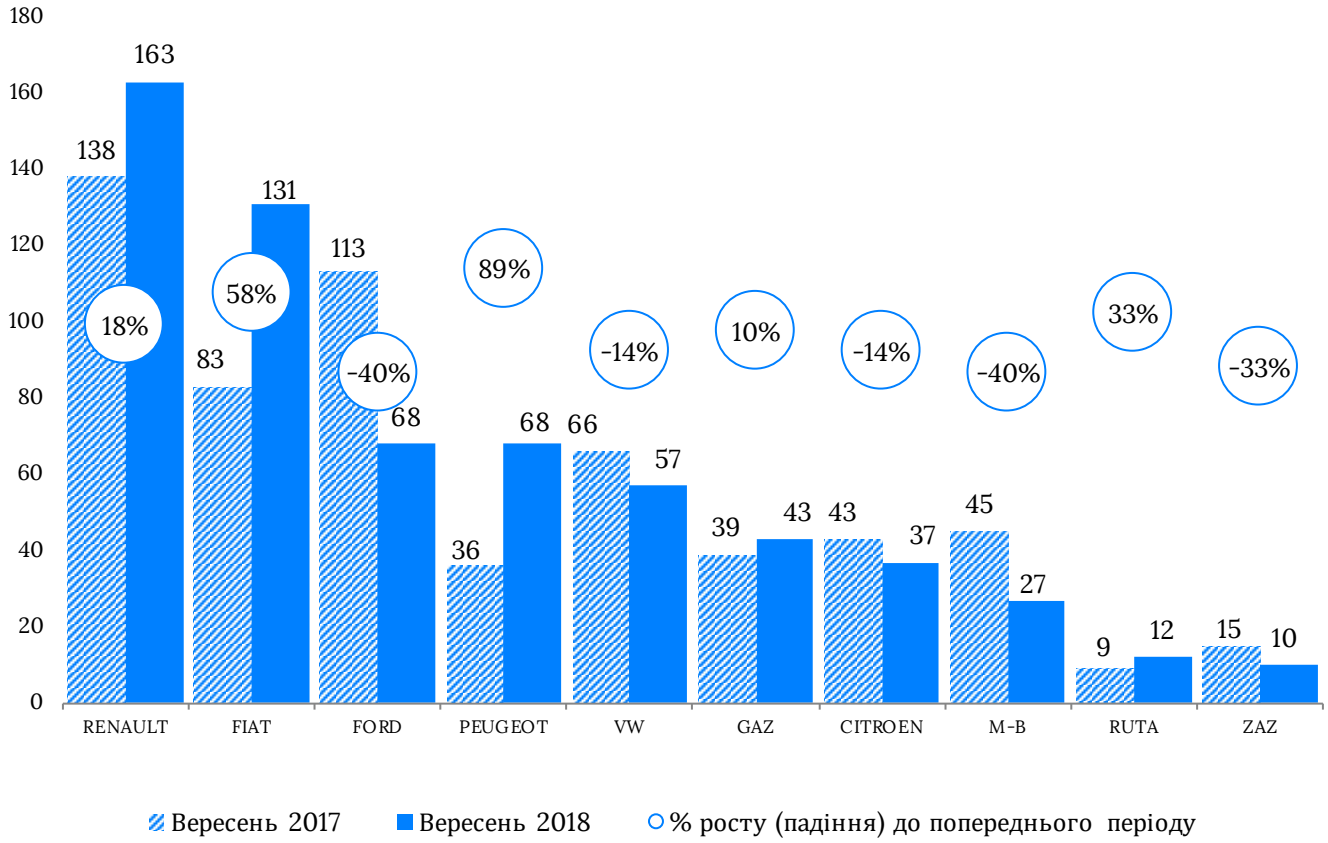
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(серпень 2018 та вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



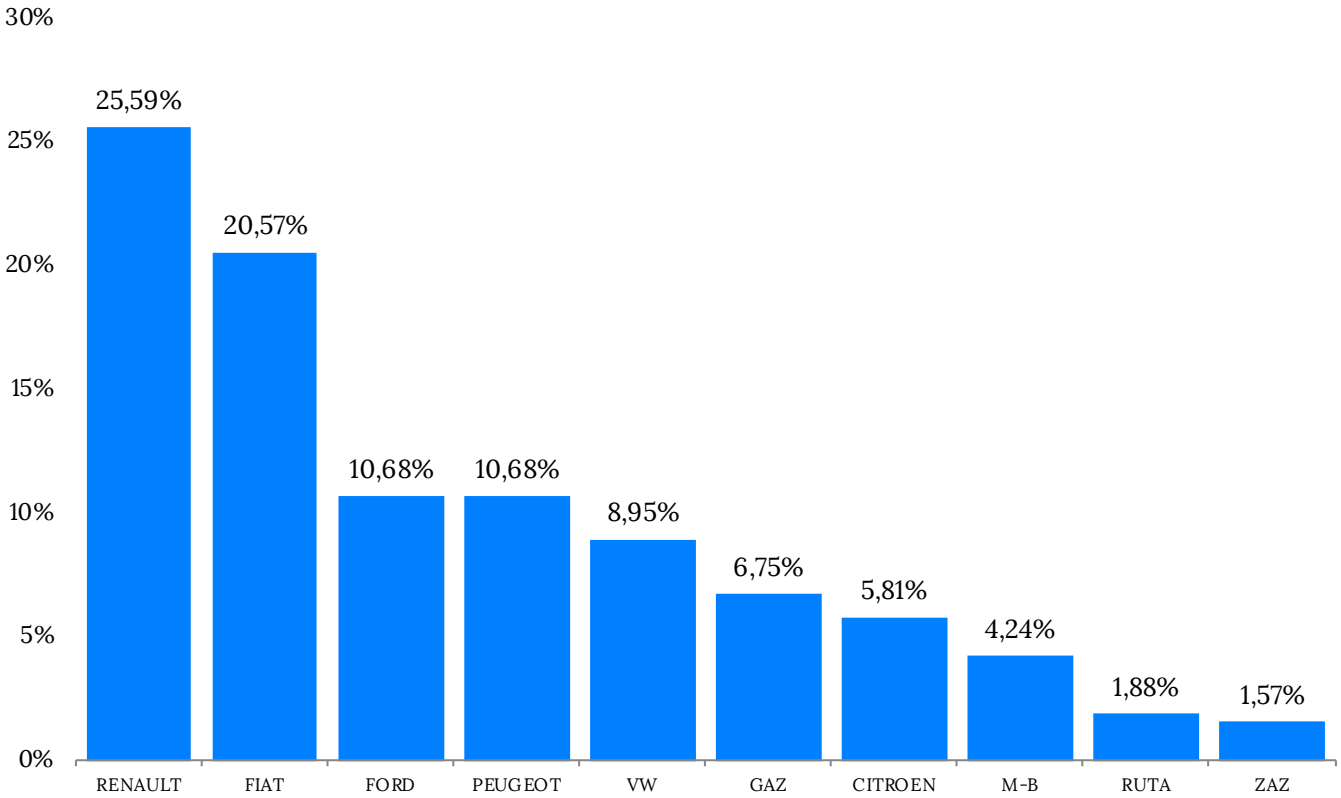
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2017 та вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



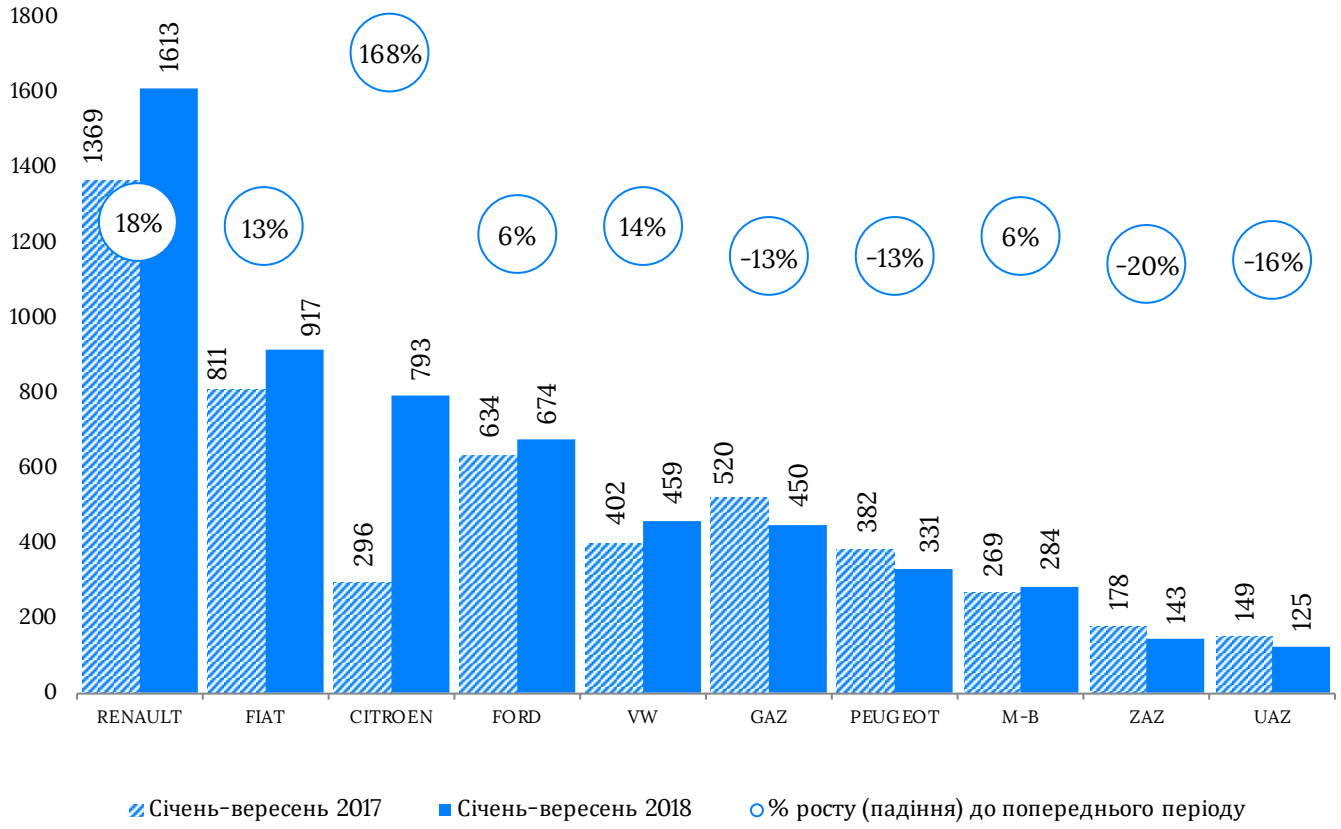
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2018, % від усіх проданих LCV)



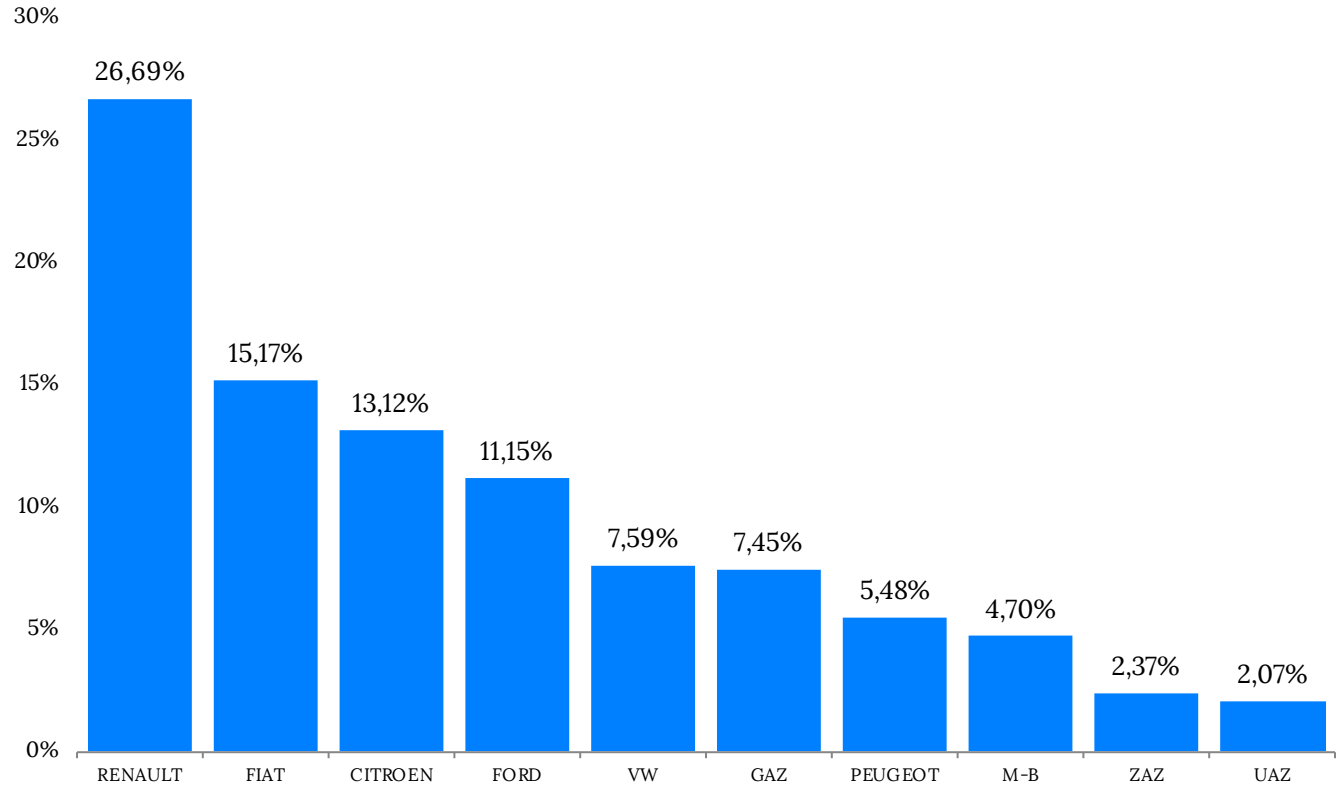
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-вересень 2017 та січень-вересень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-вересень 2018, % від усіх проданих LCV)



РЕЄСТРАЦІЇ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Як повідомляє Федерація роботодавців автомобільної галузі на основі аналізу даних від МВС, протягом 9 місяців 2018 року було зареєстровано* 3798 автомобілів з електричним приводом, що на 54% більше за результати перших трьох кварталів у минулому році. І це вже більше за результати всього минулого року на 533 одиниці. При цьому первинні реєстрації склали близько 35% від усього обсягу реєстрацій таких ТЗ.

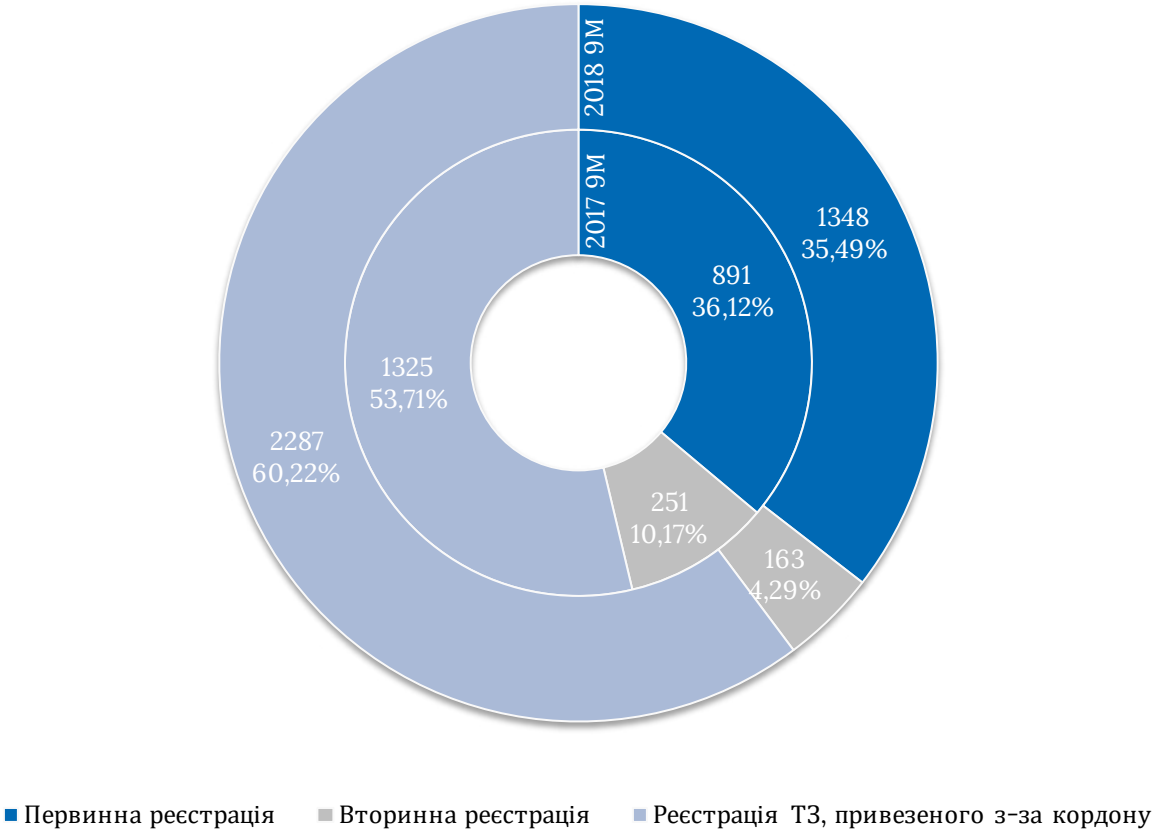
І якщо у першому кварталі кількість реєстрацій автомобілів з електричним приводом майже не зросла, то у другому та третьому кварталі українці почали активно використовувати пільгові умови ввезення електромобілів. Нагадаємо, з 1 січня 2018 року було скасовано податок на додану вартість та акциз на імпорт електрокарів строком на рік. Відтак, третій квартал показав ріст 40% порівняно з другим кварталом 2018 року і 117% порівняно з третім кварталом минулого року. За умови збереження таких темпів росту, у четвертому кварталі кількість реєстрацій може вперше перевищити позначку у 2 тисячі одиниць.

П'ятірка лідерів з огляду на кількість реєстрацій авто з електричним приводом залишилася незмінною. На першому місці з великим відривом тримається Nissan (2492 одиниць, або 65,6% усіх реєстрацій). Слідом йдуть Tesla (267 одиниць, або 7% усіх реєстрацій) та BMW (251 одиниць, або 6,6% усіх реєстрацій). На четвертому місці – Renault (138 авто, або 3,6%), а п'яте займає Mercedes-Benz (121 авто, або 3,2%).

**Під реєстраціями рахували кількість первинних, вторинних реєстрацій та реєстрацій ТЗ, привезених з-за кордону по посвідченню митниці або ВМД. Не ввійшли до статистики перереєстрації та тимчасові реєстрації.*

РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

(2018 9М та 2017 9М, шт. та % ринку)

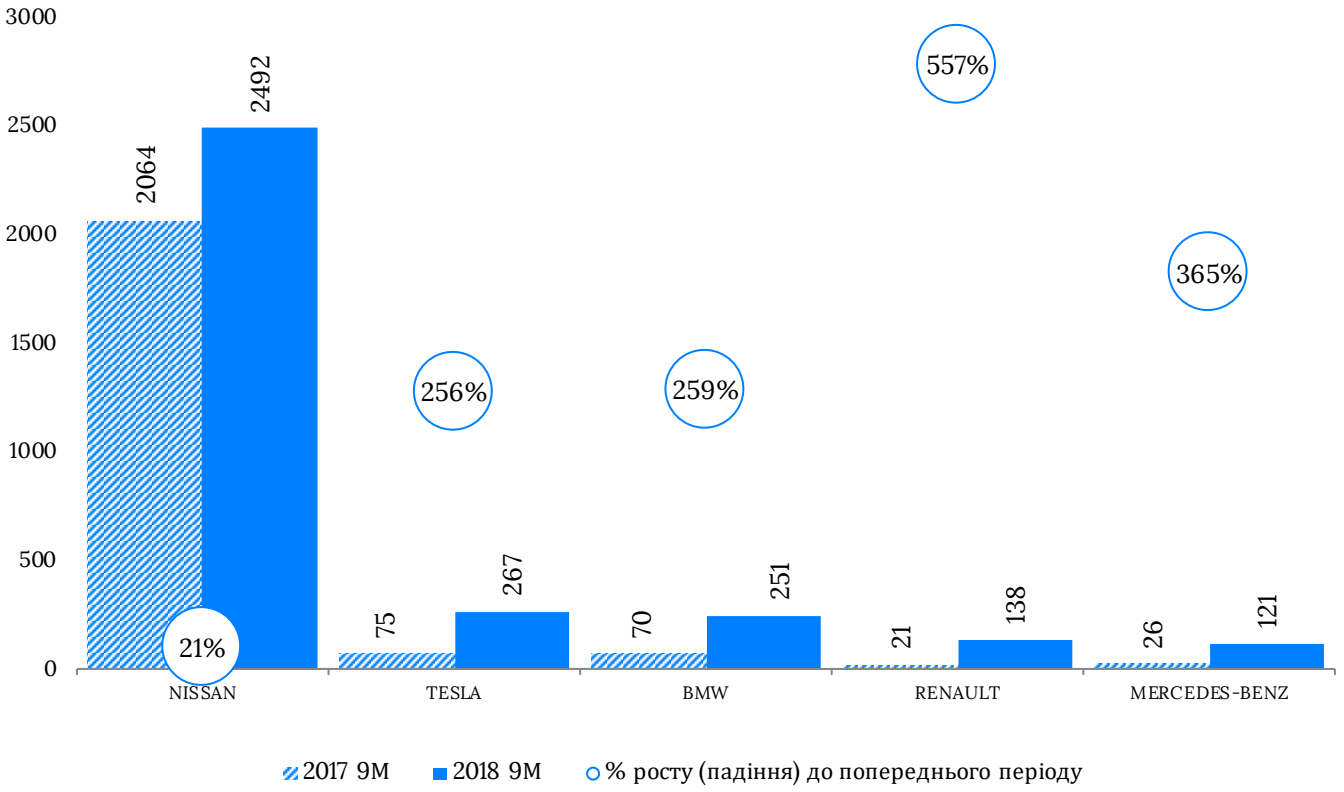


РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

(шт. та % росту до попереднього місяця)

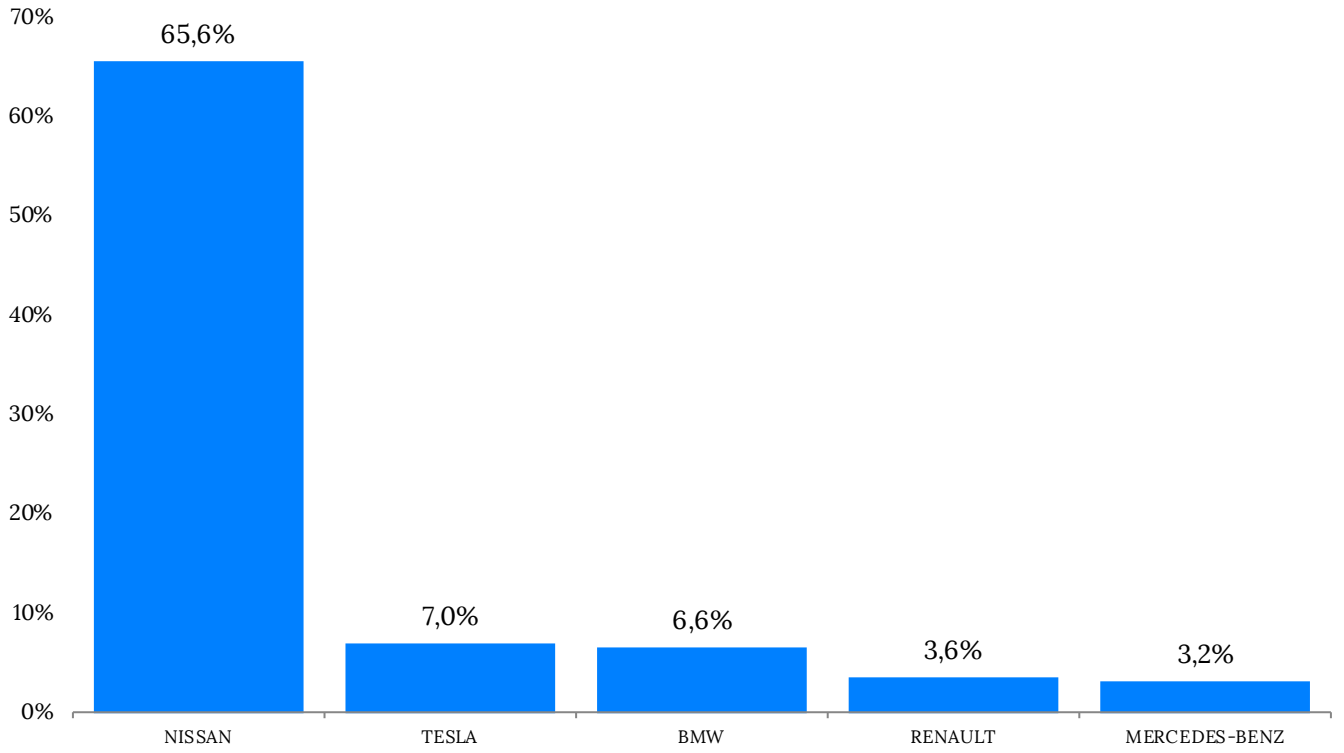
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2017 9М та 2018 9М, шт. та % росту період до періоду)



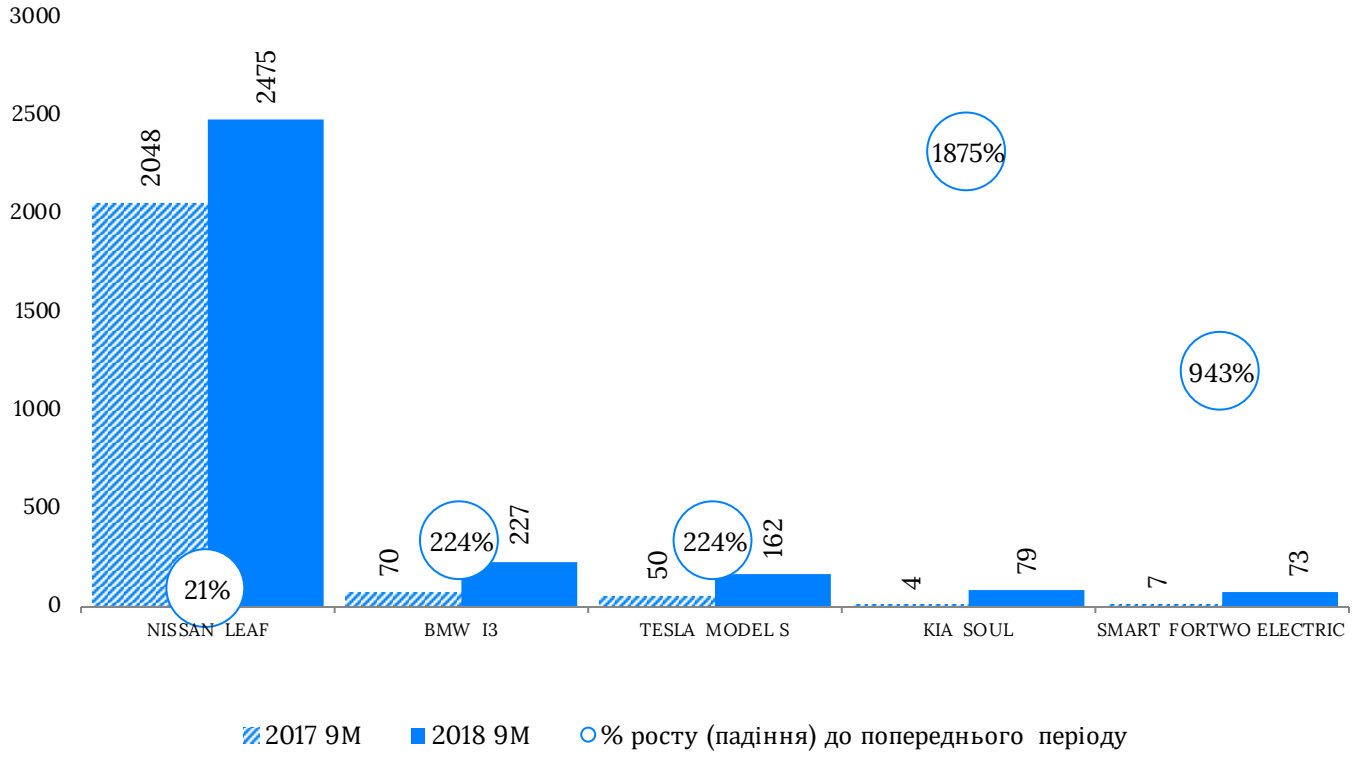
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2018 9М, % від усіх проданих авто з електричним приводом)



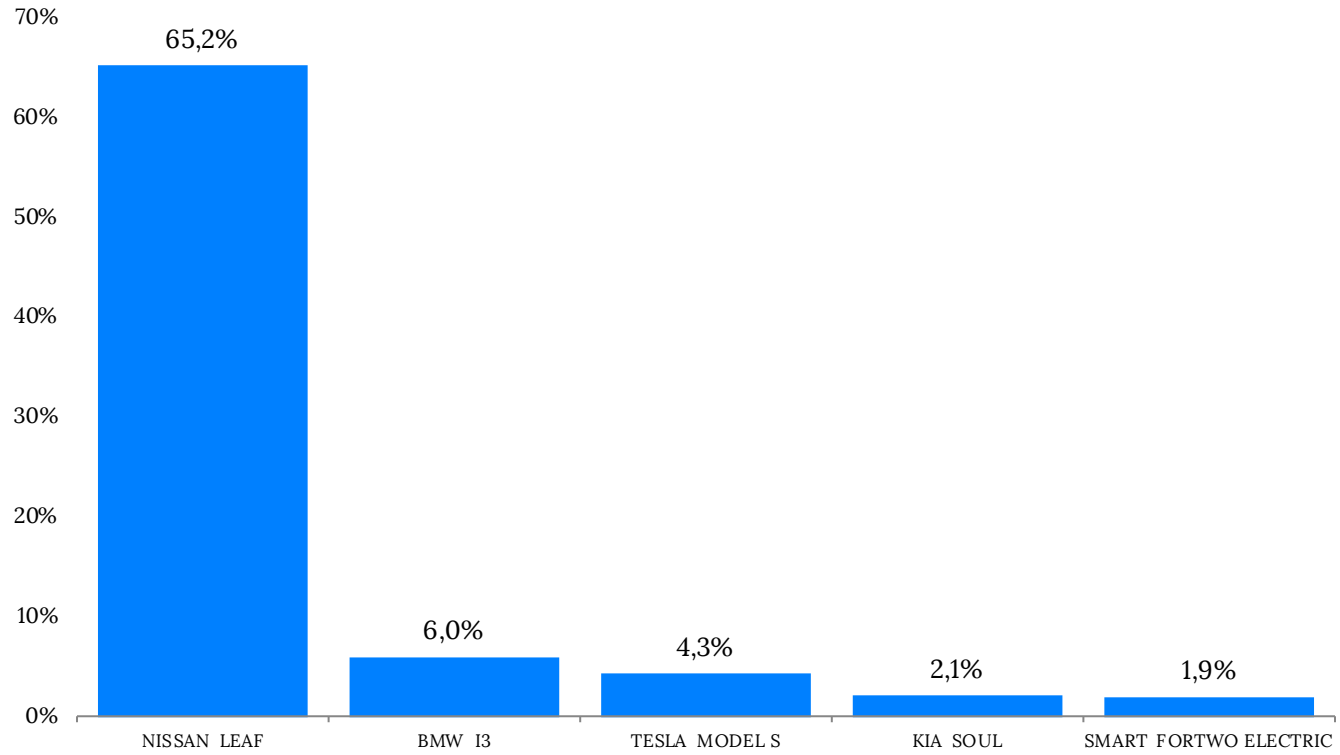
ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2017 9М та 2018 9М, шт. та % росту період до періоду)



ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2018 9М, % від усіх проданих авто з електричним приводом)



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№10 (63) від 31.10.18

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної галузі України

info@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.